Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DIAVEL

DIAVEL CARBON ABS

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

D

DIAVEL

DIAVEL CARBON ABS

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Freude und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können. Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

D

Inhaltsverzeichnis

D

Allgemeine Hinweise 7
Garantie 7
Symbole 7
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 8
Fahrten mit voller Ladung 9
Identifizierungsdaten 10

Cockpit (Dashboard) 11
Cockpit am Lenker 12
LCD - Hauptfunktionen 14
Fahrgeschwindigkeitsanzeige 15
Motordrehzahlanzeige (RPM) 16
Uhr 17
Temperatur der Motorkühlflüssigkeit 18
Farbe des Displayhintergrunds (Automatische Regulierung) 19
Cockpit am Tank 19
TFT - Einstellen/Anzeige der Parameter 21
Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“ 23
Tageskilometeranzeige „Trip 1“ 24
Tageskilometeranzeige „Trip 2“ 25
Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL“ 25
Anzeige „CONS AVG.” - Durchschnittlicher Verbrauch 26
Anzeige „CONS” - Momentaner Verbrauch 26
Anzeige „SPEED AVG” - Durchschnittliche Geschwindigkeit 27
Anzeige „TRIP TIME” - Fahrzeit 27
Anzeige „AIR” - Lufttemperatur 28
Ganganzeige 29
Anzeige „Eingestellter Fahrmodus” 30
Anzeige - „LAP”-Funktion aktiv / nicht aktiv 31
Funktion - „Riding Mode“ (Wechsel des Fahrmodus) 32
Inspektionsanzeige 34
Instandhaltungstabelle 34
Anzeige der bis zum Erreichen des SERVICE verbleibenden Kilometer 36
Anzeige des SERVICE-Kilometerstands 38
„Warning”-Anzeige (Alarme / Meldungen) 40
Batterieladung „Schwach“ 41
Traction Control (DTC) ausgeschaltet 41
Hands Free-Schlüssel (HF) nicht erkannt 42
Batterieladung des Hands Free-Schlüssels (HF) „Schwach“ 42
Temperatur der Motorkühlflüssigkeit „Hoch” 43
Lenkerentriegelung im Fehlerzustand - Lenker bleibt blockiert 43
Cockpitdiagnose 44
„Setting”-Menü 48
„Riding Mode”-Personalisierung 50

Funktion - „DTC-Einstellung” (Ducati Traction Control) 52
Funktion - Einstellung ENGINE (Motorleistungskontrolle) 56
Funktion - DEFAULT (Rücksetzen der Ducati Default-Parameter) 58
Funktion - Deaktivierung / Aktivierung Menü 2 59
Funktion - Hintergrundeinstellung des Cockpits am Tank - DASHBOARD 1 62
Funktion - Rückbeleuchtungseinstellung des Cockpits am Lenker - DASHBOARD 2 64
Funktion - Digitale Motordrehzahlanzeige 66
Funktion - Aktivierung/Deaktivierung LAP (Rundenzeit) 68
Funktion - LAP-Registrierung 70
Funktion - Anzeige gespeicherte LAP 72
Funktion - Löschung gespeicherte LAP 74
Batteriespannungsanzeige (BATTERY) 76
Funktion - Uhreinstellung 78
Funktion Änderung der Maßeinheit 80
Funktion - ABS Ausschaltung 84
Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre) 86
Schlüssel 86
Wechsel der Batterie im aktiven Schlüssel 88
Ersatzschlüssel 91
Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre) 92
Lichterkontrollsteuerung 96

Bedienelemente 99

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 99
„Hands Free”-System 100
Linker Umschalter 110
Kupplungshebel 111
Rechter Umschalter 112
Gasdrehgriff 113
Vorderradbremshebel 113
Hinterradbremspedal 114
Schaltpedal 114
Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal 115

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 117

Position am Motorrad 117
Kraftstofftankverschluss 118
Sitzbankschloss 119
Seitenständer 122
Beifahrerhaltegriff 123
Einstellung der Vorderradgabel 124
Einstellung des hinteren Federbeins 126

Gebrauchsnormen 129

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 129
Kontrollen vor dem Motoranlass 131
Anlassen/Ausschalten des Motors 133
Starten und Fahren 135
Abbremsen 135
Anhalten 137
Parken 137
Tanken 140
Mitgeliefertes Zubehör 141

Hauptsächliche Einsatz- und Instandhaltungsmaßnahmen 142
Austausch des Luftfilters 142
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands 142
Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 143
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 145
Schmieren der Gelenke 146
Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung 147
Laden der Batterie 148
Laden und Wintererhaltung der Batterie 155
Kontrolle der Antriebskettenspannung 156
Schmieren der Antriebskette 157
Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter 158
Ausrichten des Scheinwerfers 159
Einstellen der Rückspiegel 161
Tubeless-Reifen 162
Kontrolle des Motorölstands 164
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 165
Allgemeine Reinigung 166
Längere Außerbetriebsetzung 167
Wichtige Hinweise 167

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten 168
Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten 168
Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten 170
Vom Kunden auszuübende Arbeiten 171

Technische Daten 172
Maße (mm) 172
Gewichte 172
Motor 174
Ventilsteuerung 174
Leistungen 175
Zündkerzen 175
Kraftstoffversorgung 175
Bremsen 176
Antrieb 177
Rahmen 178
Räder 178
Reifen 178
Radfederungen 178
Auspuffanlage 179
Verfügbare Modellfarben 179
Elektrische Anlage 179

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 185

D

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati Motorrädern liegt ein Garantieheft bei.
Die Garantie erlischt jedoch, sobald die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Mit den Informationen in dieser Anleitung möchte Ducati Motor Holding S.p.A. Ihnen ebenso angenehme wie sichere Fahrten und eine langfristige Leistungsgarantie Ihres Motorrads bescheren. In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind.

D

Achtung

Die Nichtbeachtung der vorliegenden Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder gar zum Tod führen.

Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.

Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Daher darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen. Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.

D

Der Fahrer und der Beifahrer müssen IMMER angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen. Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen. Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Fahrbahnbelags bereit zu sein, muss der Fahrer den Lenker IMMER mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer IMMER mit beiden Händen am Griff festhalten muss, der am Heck angebracht ist. Bezüglich des Einsatzes des hinteren Haltegriffs muss Bezug auf die Angaben im Paragraph „Beifahrerhaltegriff" auf Seite 123 genommen werden. Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
IMMER die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und NIEMALS die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.
IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen. Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren. Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.
Beim Tanken IMMER den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft. Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
IMMER den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt. Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.
Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Achtung

Nie das zulässige Gesamtgewicht des Motorrads überschreiten und die nachstehenden Informationen bezüglich der transportierbaren Zuladung beachten.

Informationen zur Zuladung

Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:
400 kg.

Wichtig

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.
Das Gepäck fest an den Motorradstrukturen befestigen: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.
Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Bei montierten Seitenkoffern (auf Anfrage beim Ducati Ersatzteildienst erhältlich) das Gepäck und das Zubehör ihrem Gewicht entsprechend aufteilen und gleichmäßig in den Koffern verteilen. Jeden Seitenkoffer über das entsprechende Schloss schließen.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 162 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifizierungsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

D

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

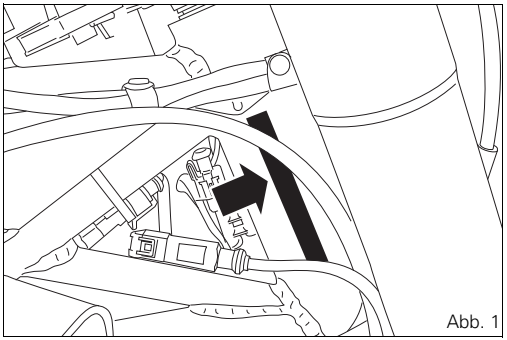


Abb. 1

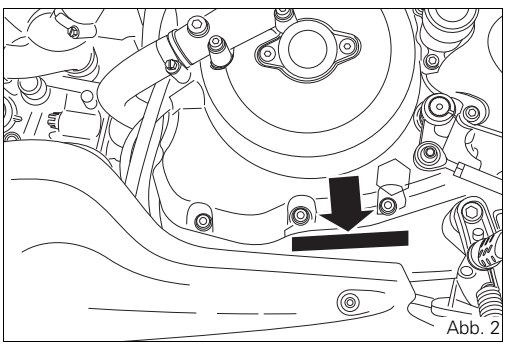


Abb. 2

Cockpit (Dashboard)

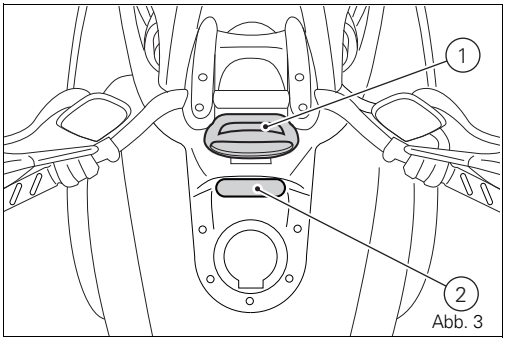


Abb. 3

Das Fahrzeug ist mit zwei Cockpits ausgestattet: ein am Lenker angeordnetes LCD (1, Abb. 3) zur Anzeige der Hauptinformationen (Geschwindigkeit, Motordrehzahl, Kühlflüssigkeitstemperatur und Uhrzeit) und ein in der Tankverkleidung angeordnetes TFT-Farbdisplay (2, Abb. 3) zur Anzeige der Fahrinformationen (eingestellter Fahrmodus, Kilometerzähler, Kraftstoffverbrauch, durchschnittliche Geschwindigkeit usw.) sowie der „Setting"-Menüs, die der Aktivierung und Einstellung der verschiedenen Funktionen dienen.

Cockpit am Lenker

1) LCD-Anzeige.
2) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
3) FERNLICHTANZEIGE (BLAU).
Leuchtet bei eingeschalteten Fernlichtern.
4) ÖLDRUCKANZEIGE (ROT).
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Muss beim „Key-on" aufleuchten, jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

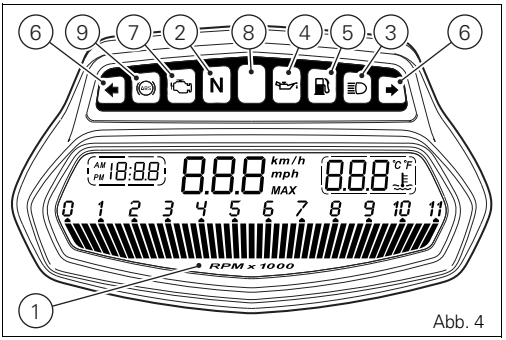


Abb. 4

Wichtig

Leuchtet die Anzeige (4) weiterhin auf, darf man nicht los- oder weiterfahren, da dies Motorschäden zur Folge haben könnte.

5) RESERVEKONTROLLLEUCHTE (OCKER).
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank sich in Reserve befindet und noch ca. 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.
6) BLINKERANZEIGE (GRÜN).
Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt.
7) KONTROLLLEUCHTE „MOTOR-/
FAHRZEUGDIAGNOSE - EOBD" (OCKER).
Leuchtet im Fall von Fehlern am „Motor" und/oder „Fahrzeug" auf und hat, in einigen Fällen, die Motorblockierung zur Folge.

8) Drehzahlbegrenzeranzeige (Schaltblitz) - „Over rev“/ Anzeige der Traktionskontrolle „DTC“ (ROT) (Abb. 4):

	Drehzahlbegrenzeranzeige „Over rev”
Kein Unterbrechung	Off
1. Schwellenwert - Drehzahl vor Begrenzerauslösung (*)	On - PERMANENT
Begrenzer (Unterbrechung bei Überdrehzahl) (*)	On - blinkend

(*) Jedes Motorsteuergerät kann dem jeweiligen Modell gemäß als auf ein unterschiedliches „Setting“ der vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte und des Drehzahlbegrenzers selbst kalibriert resultieren.

	DTC-Auslöseanzeige
Keine Auslösung	Off
Auslösung DTC	On - blinkend

Hinweis
Im besonderen Fall, bei dem es gleichzeitig zum Aufleuchten der Kontrollleuchten der „Over rev“ und der DTC kommt, gibt das Cockpit der „Over rev“-Funktion den Vorrang.

9) ABS-KONTROLLLEUCHTE (ABS) (OCKER) (Abb. 4). Leuchtet bei ausgeschaltetem oder funktionsuntüchtigem ABS auf.

Motor ausgeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
-	ABS über die Menüfunktion „ABS“ ausgeschaltet	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit unter 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
-	ABS über die Menüfunktion „ABS“ ausgeschaltet	ABS freigeschaltet, funktioniert aber noch nicht
Motor eingeschaltet / Geschwindigkeit über 5 km/h		
Kontrollleuchte erloschen	**Kontrollleuchte blinkt**	**Kontrollleuchte leuchtet permanent**
ABS freigeschaltet, funktioniert	ABS über die Menüfunktion „ABS“ ausgeschaltet	ABS deaktiviert und wegen eines Problems nicht funktionstüchtig.

D

LCD - Hauptfunktionen

1) TACHOMETER.
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.
2) DREHZAHLMESSER.
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.
3) UHR.
4) WASSERTEMPERATURANZEIGE.
Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

D

Wichtig

Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

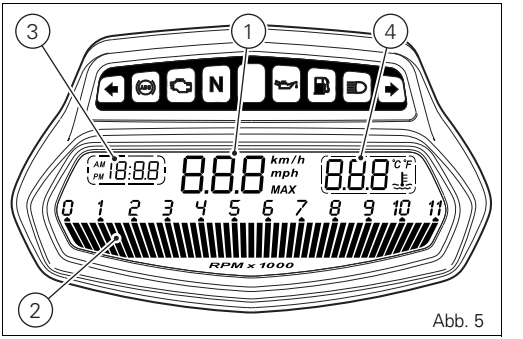


Abb. 5

Fahrgeschwindigkeitsanzeige

Unter dieser Funktion wird die Fahrzeuggeschwindigkeit angezeigt (je nach gewählter Wertanzeige km/h oder mph). Das Cockpit erhält die Information der reellen Geschwindigkeit und zeigt den entsprechenden Wert, um 5 % erhöht, an.
Die Anzeige reicht bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 299 km/h (186 mph).
Über 299 km/h (186 mph) werden die Striche „- - -“ (nicht blinkend) angezeigt.

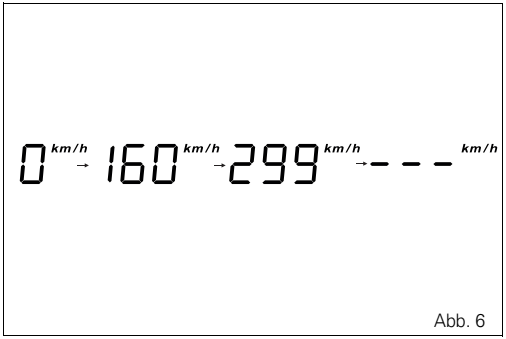


Abb. 6

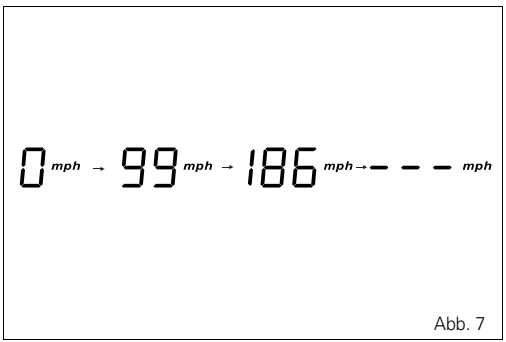


Abb. 7

D

Motordrehzahlanzeige (RPM)

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Motordrehzahl. Das Cockpit erhält die Information bezüglich der Motordrehzahl und zeigt die entsprechenden Daten an. Die Daten werden progressiv von links nach rechts laufend angezeigt, indem man die Drehzahl angibt.

D

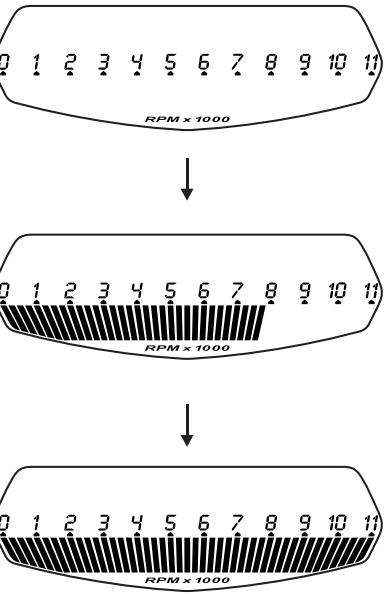


Abb. 8

Uhr

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Uhrzeit.
Die Uhrzeit wird immer in folgender Sequenz angezeigt:
AM von 0:00 bis 11:59 Uhr
PM von 12:00 bis 11:59 Uhr

Sollte es zu einer Unterbrechung der Batterieversorgung kommen (Battery OFF), wird die Uhr bei erneuter Spannungsversorgung und beim nächsten Key-On rückgesetzt und beginnt automatisch wieder bei der Anzeige „0:00".

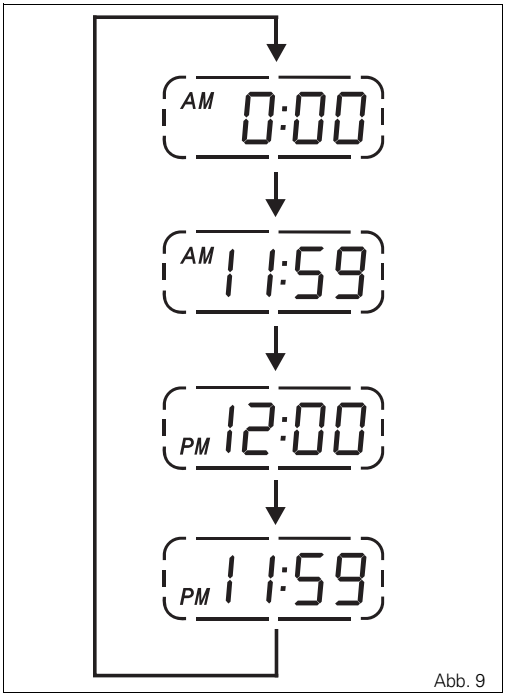


Abb. 9

Temperatur der Motorkühlflüssigkeit

Unter dieser Funktion kann das Verhalten der Motorkühlflüssigkeit nachverfolgt werden.
Hier kann die Maßeinheit der Temperaturanzeige (°C oder °F) gewählt werden.
Die Daten werden wie folgt angezeigt:

- liegt der Wert zwischen - 39 °C und +39 °C wird im Cockpit permanent die Angabe „LO“ angezeigt;
- liegt der Wert zwischen +40 °C und +120 °C wird im Cockpit der entsprechende Wert permanent angezeigt;
- entspricht der Wert +121 °C oder liegt er darüber, blinkt im Cockpit die Angabe „HI“ auf.

D

Hinweis

Im Fall eines „Fehlers“ des Sensors blinken die Striche („- - -“) und gleichzeitig leuchtet die Kontrollleuchte der „Motor-/Fahrzeugdiagnose - EOBD“ (7, Abb. 4) auf.

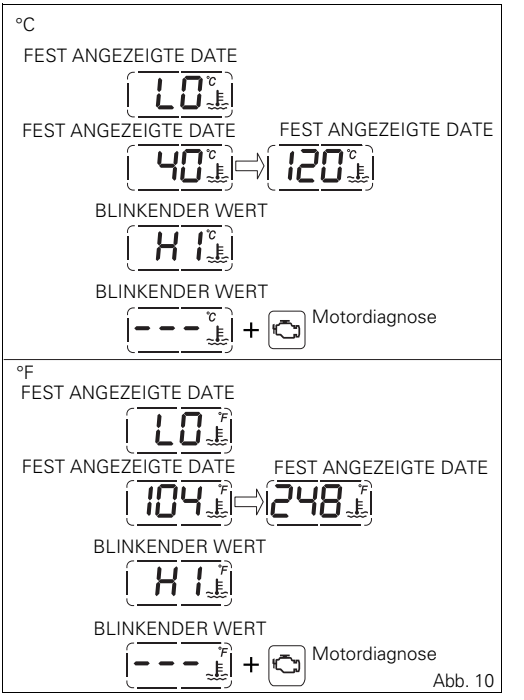


Abb. 10

Farbe des Displayhintergrunds (Automatische Regulierung)

Das Cockpit reguliert die Farbe seines Hintergrunds in Abhängigkeit der vorliegenden Lichtverhältnisse automatisch.
Erfasst der Sensor „wenig Licht" (Nacht) schaltet das Cockpit auf den Anzeigemodus auf schwarzem Hintergrund um. Wird dagegen eine „erhebliche" Lichtstärke (Tag) erfasst, erfolgt die Anzeige auf weißem Hintergrund. Diese Funktion kann über „BACK LIGHT - DASHBOARD 1" im auf Seite 62 dargestellten Setting-Menü jedoch auch an die persönlichen Anforderungen angepasst werden. Dazu kann der NIGHT- oder DAY-Modus permanent eingestellt werden (oder man kann wieder auf den AUTO-Modus zurückschalten).

Cockpit am Tank

1) Menu 1 (TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL).
2) Menu 2 (CONS.AVG., CONS., SPEED AVG, AIR und TRIP TIME) falls aktiv.
3) Gang- / Leerlaufanzeige (Neutral).
4) Symbol bezieht sich auf die im Menü 1 angegebene Funktion.
5) Angabe der Motoreinstellung (Engine) bezüglich des aktuell eingestellten Fahrmodus.
6) Aktuell eingestellter Fahrmodus (Riding Mode).
7) Angabe des Ansprechniveaus der DTC (Traction Control) im aktuell eingestellten Fahrmodus.
8) Symbol bezieht sich auf die im Menü 2 angegebene Funktion.

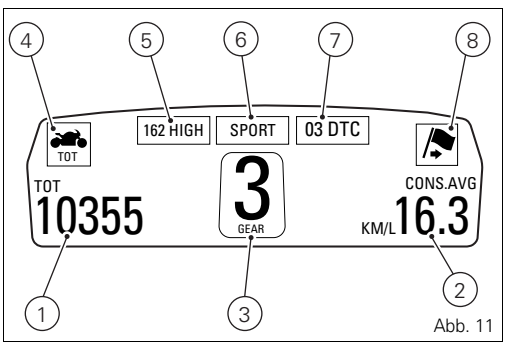


Abb. 11

9) STEUERTASTE (Abb. 12).
Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter am Cockpit in Position „▲".
10) STEUERTASTE (Abb. 12).
Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter am Cockpit in Position „▼".
11) LICHTHUPENTASTE FLASH (Abb. 12).
Der Taste, der normalerweise die Funktion als Lichthupensteuerung unterliegt, kann hier auch zum Abrufen der LAP-Funktionen verwendet werden.
12) RÜCKSETZTASTE (RESET) (Abb. 12).
Der normalerweise zum Abschalten der Blinkerfunktion verwendeten Taste unterliegen hier auch die Funktionen RESET/BESTÄTIGUNG der Cockpit-Einstellungen und der Aktivierung des „Riding Mode".

D

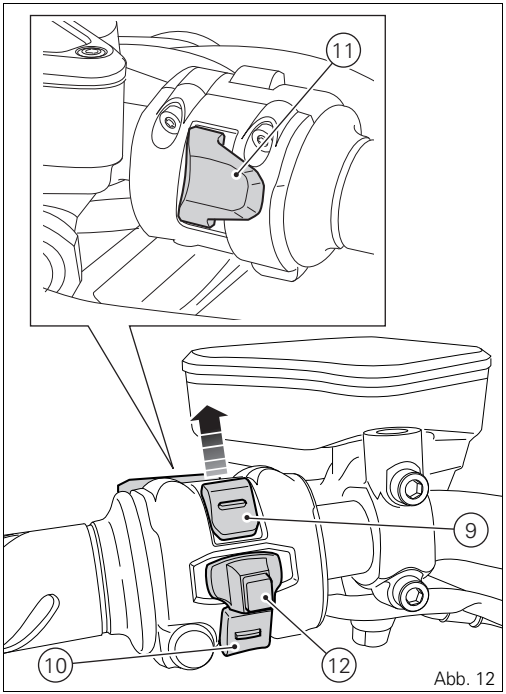


Abb. 12

TFT - Einstellen/Anzeige der Parameter

Achtung
Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen ausschließlich an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

Nach erfolgtem Check werden am Cockpit als „Hauptanzeige" immer links der Kilometerzähler (TOT) und rechts der Durchschnittliche Verbrauch angezeigt (soweit das Menü 2 nicht deaktiviert wurde).

Nach dem anfänglichen Check blendet das Cockpit immer die „Hauptanzeige" ein, die folgende Informationen gibt:

- eingestellter Fahrmodus (Riding Mode);
- Ganganzeige (GEAR);
- Menü 1: Kilometerzähler (TOT);
- Menü 2: Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG).

Durch Drücken der Taste (1, Abb. 14) „▲" ist der Übergang zu folgenden Funktionen des Menüs 1 möglich:
- TRIP1 - Tageskilometerzähler 1;
- TRIP2 - Tageskilometerzähler 2;
- TRIP FUEL - mit dem Fahrzeug im Reservezustand hinterlegte Strecke (nur wenn aktiv geschaltet).

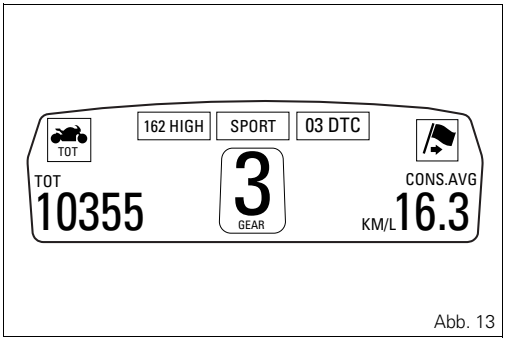


Abb. 13

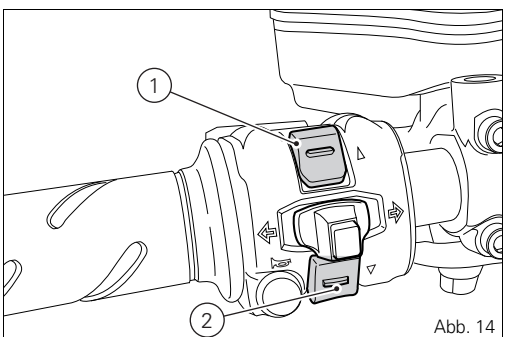


Abb. 14

D

Durch Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" ist der Übergang zu folgenden Funktionen des Menüs 2 möglich:
- CONS - momentaner Verbrauch;
- SPEED AVG - durchschnittliche Geschwindigkeit;
- TRIP TIME - Fahrzeit;
- AIR - Lufttemperatur.

Hinweis
Die Anzeige des Menüs 2 kann über die Funktion „MENU 2" im Setting-Menü deaktiviert werden.

D

Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke „Kilometerzähler“

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der insgesamt gefahrenen Strecke (je nach spezifischer Anwendung in km oder Meilen).
Beim „Key-on“ ruft das System automatisch diese Funktion ab.
Die entsprechende Zahl wird permanent gespeichert und kann nicht auf Null gesetzt werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 199999 km (bzw. 199999 Meilen) wird die Angabe „199999“ permanent angezeigt.

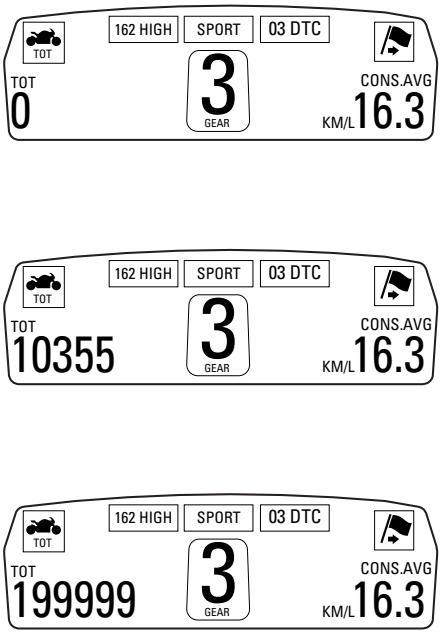


Abb. 15

D

Tageskilometeranzeige „Trip 1“

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Tageskilometer (je nach spezifischer Anwendung in km oder Meilen). Befindet man sich in dieser Funktion und drückt 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 14) „▲“, wird die Anzeige auf Null gesetzt.
Überschreitet der entsprechende Kilometerstand 9999.9, wird die Zahl auf Null gesetzt und die Zählung beginnt automatisch wieder bei Null.
Sobald die Maßeinheiten des Systems über die Funktion „SET UNITS” im Setting-Menü geändert oder die Versorgung unterbrochen werden (Battery Off), wird die Anzeige der hinterlegten Strecke auf Null gesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null (unter Berücksichtigung der eventuell neu eingestellten Maßeinheiten).

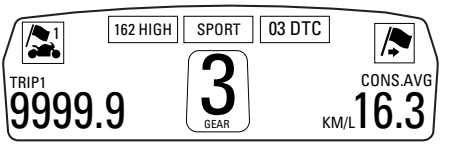


Abb. 16

Hinweis

Durch das Nullsetzen dieser Anzeige werden auch die Funktionen „Durchschnittlicher Verbrauch“, „Durchschnittsgeschwindigkeit“ und „Fahrzeit“ auf Null gesetzt.

Tageskilometeranzeige „Trip 2“

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Tageskilometer (je nach spezifischer Anwendung in km oder Meilen).
Befindet man sich in dieser Funktion und drückt 3 Sekunden lang die Taste (1, Abb. 14) „▲“, wird die Anzeige auf Null gesetzt.
Überschreitet der entsprechende Kilometerstand 9999.9, wird die Zahl auf Null gesetzt und die Zählung beginnt automatisch wieder bei Null.
Sobald die Maßeinheiten des Systems über die Funktion „SET UNITS“ im Setting-Menü geändert oder die Versorgung unterbrochen werden (Battery Off), wird die Anzeige der hinterlegten Strecke auf Null gesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null (unter Berücksichtigung der eventuell neu eingestellten Maßeinheiten).

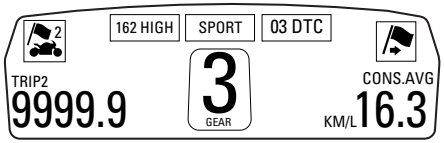


Abb. 17

Anzeige der in Reserve gefahrenen Strecke „TRIP FUEL“

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der mit dem Fahrzeug im Reservezustand hinterlegten Strecke (je nach spezifischer Anwendung in km oder Meilen).
Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird, unabhängig von der eingeblendeten Funktion, automatisch die „TRIP FUEL“ Anzeige aktiviert.
Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-off gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 9999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

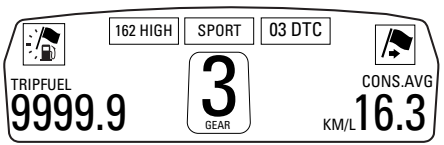


Abb. 18

D

Anzeige „CONS AVG." - Durchschnittlicher Verbrauch

Diese Funktion zeigt den „durchschnittlichen" Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs an. Die Berechnung erfolgt mit Bezug auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und die seit dem letzten Reset des Trip 1 hinterlegten Kilometer. Wird der Trip 1 auf Null gesetzt, wird auch dieser Wert rückgesetzt und der erste verfügbare Wert wird daraufhin 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt. In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden am Display die Striche „- -.-" angezeigt. Die Date wird in „L / 100" (Liter / 100 km) angegeben. Die Maßeinheit des „Verbrauchs" (durchschnittlicher und momentaner) kann über die Funktion „SET UNITS" im Setting-Menü von „L/100" auf „Km/L" geändert werden. Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (die Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt).

Anzeige „CONS" - Momentaner Verbrauch

Diese Funktion zeigt den „momentanen" Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs an. Die Berechnung erfolgt mit Bezug auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und der in der letzten Sekunde hinterlegte Strecke; die Date wird in „L / 100" (Liter / 100 km) angegeben; Die Maßeinheit des „Verbrauchs" (durchschnittlicher und momentaner) kann über die Funktion „SET UNITS" im Setting-Menü von „L/100" auf „Km/L" geändert werden. Die aktive Phase dieser Berechnung erfolgt nur bei laufendem Motor und sich in Bewegung befindlichem Fahrzeug (Unterbrechungen der Fahrt mit einer Geschwindigkeit = 0 und/oder ausgeschaltetem Motor werden dabei nicht berücksichtigt). In der Phase, in der keine Berechnung stattfindet, werden die Striche „- -.-" am Display angezeigt.

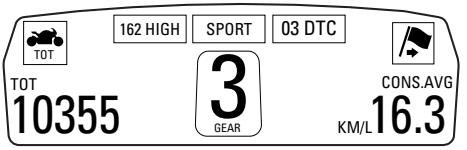


Abb. 19

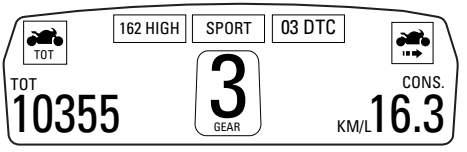


Abb. 20

Anzeige „SPEED AVG" - Durchschnittliche Geschwindigkeit

Unter dieser Funktion wird die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit angezeigt. Die Berechnung erfolgt mit Bezug auf die seit dem letzten Reset des Trip 1 hinterlegte Strecke und verstrichene Zeit. Wird der Trip 1 auf Null gesetzt, wird auch dieser Wert rückgesetzt und der erste verfügbare Wert wird daraufhin 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt. In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden am Display die Striche „- -.-" angezeigt. Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (die Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt). Der kalkulierte Wert wird um 5 % erhöht angezeigt und ist so mit der Angabe der Fahrzeuggeschwindigkeit angestimmt. Die Maßeinheit der „Geschwindigkeit" (und der „Strecke") von km/h (und km) auf mph (und Meilen) kann über die Funktion „SET UNITS" im Setting-Menü geändert werden.

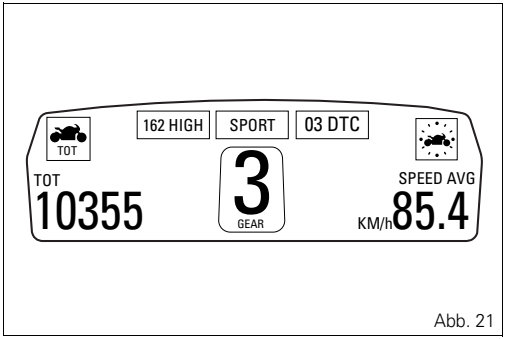


Abb. 21

Anzeige „TRIP TIME" - Fahrzeit

Diese Funktion zeigt die Fahrzeit des Fahrzeugs an.
Die Berechnung erfolgt mit Bezug auf die seit dem letzten Reset des Trip 1 verstrichene Zeit. Bei Nullsetzung des Trip 1 wird dieser Wert ebenfalls auf Null gesetzt. Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (während der Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor wird die Zeit automatisch gestoppt und läuft automatisch erneut weiter, sobald die aktive Phase der Berechnung von Neuem beginnt). Überschreitet die Zählung den Wert von 511:00 (511 Stunden und 00 Minuten), wird der Zähler automatisch auf Null gesetzt und eine neue Zählung beginnt.

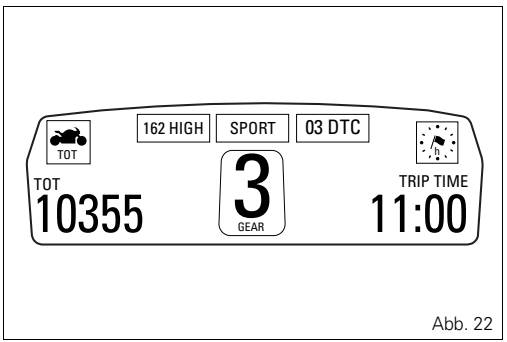


Abb. 22

D

Anzeige „AIR" - Lufttemperatur

In dieser Funktion kann die Umgebungstemperatur abgerufen werden.
Anzeigegrenzwerte: -39 °C÷ +124 °C
Im Fall eines FAULT des Sensors (-40 °C, +125 °C oder gelöst) werden die Striche „- - -" permanent angezeigt und die Kontrollleuchte der „Motor-/Fahrzeugdiagnose - EOBD" (7, Abb. 4) leuchtet auf.

D

Hinweis

Bei stehendem Fahrzeug könnte die vom Motor angegebene Wärme die Temperaturanzeige beeinflussen.

Sinkt die erfasste Temperatur bis auf 4 °C (39 °F) ab, wird die Warnung bezüglich einer möglichen Glatteisbildung aktiviert. Diese Anzeige erlöscht sobald die Temperatur wieder 6 °C (43 °F) erreicht.

Achtung

Diese Warnung schließt nicht aus, dass auch bei Temperaturen über 4 °C (39 °F) Straßenabschnitte mit Glatteis auftreten können. Bei „niedrigen" Außentemperaturen wird empfohlen, immer vorsichtig zu Fahren, dies insbesondere in schattigen Bereichen und/oder auf Brücken.

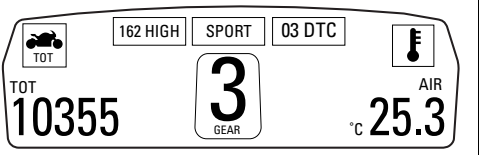


Abb. 23

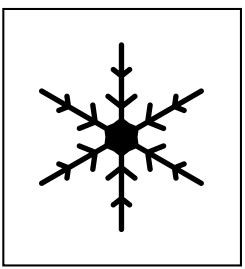


Abb. 24

Ganganzeige

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der Gänge (1, Abb. 25).
Das Cockpit empfängt die Information dieses Wertes und zeigt den jeweils eingelegten Gang oder „N“ bei eingelegtem Leerlauf an.

Hinweis

Sollte es zu einem „Fehler“ des Gangsensors kommen, wird der Strich „-“ (nicht blinkend) angezeigt.

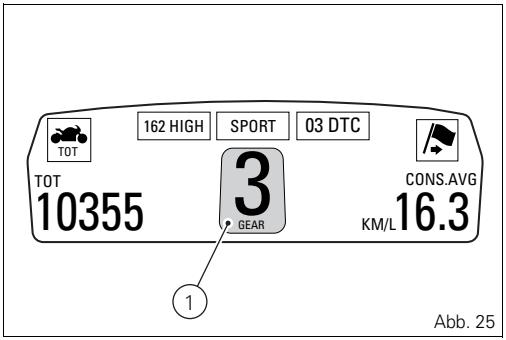


Abb. 25

D

Anzeige „Eingestellter Fahrmodus"

Diese Funktion gibt den am Fahrzeug eingestellten „Fahrmodus" an.
Es stehen DREI „Fahrmodi" zur Verfügung: SPORT, TOURING und URBAN.
Jeder Fahrmodus kann über die „RIDING MODE"-Funktion geändert werden.

D

Hinweis

Der „Hintergrund", auf dem der momentan eingestellte Fahrmodus (SPORT, TOURING oder URBAN) angezeigt wird, ist blau (1, Abb. 26) wenn es sich bei den entsprechenden Parametern um die Default-Parameter (von Ducati eingegeben) handelt, oder ist gelb (2, Abb. 27), falls einer oder mehrere Parameter über die Funktion „RIDING MODE" im Setting-Menü geändert wurden.

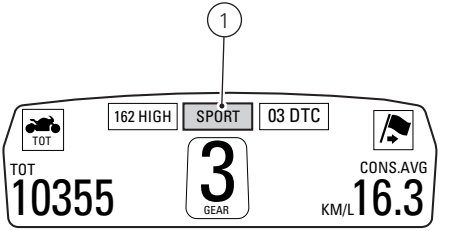


Abb. 26

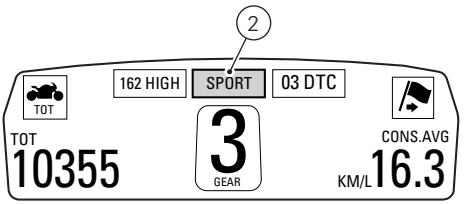


Abb. 27

Anzeige - „LAP"-Funktion aktiv / nicht aktiv

Diese Funktion weist darauf hin, dass die „LAP"-Funktion (Rundenzeit) aktiv geschaltet ist.
Der erloschene Zustand der Angabe „LAP" ist ein Hinweis darauf, dass diese Funktion deaktiviert ist.
Die „LAP"-Funktion kann über die Funktion „LAP" im Setting-Menü aktiv geschaltet werden.

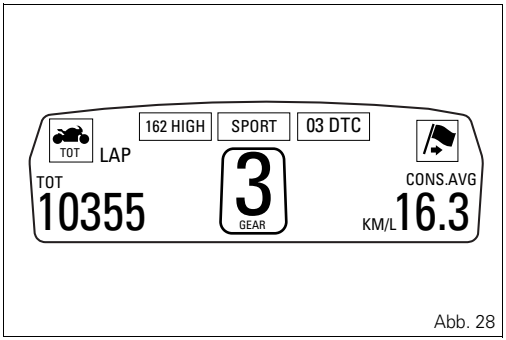


Abb. 28

D

Funktion - „Riding Mode“ (Wechsel des Fahrmodus)

In dieser Funktion kann der vom Fahrzeug gebotene Fahrmodus geändert werden.
Jedem Fahrmodus ist eine andere Auslösestufe der Traktionskontrolle (DTC - Ducati Traction Control) und eine unterschiedliche Motorabgabe und -leistung (Engine) zugeordnet.
Der Wechsel auf einen anderen Fahrmodus erfolgt durch einfaches Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12), dann wird das „RIDING MODE”-Menü geöffnet.
Durch mehrmaliges Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) kann der gewünschte Fahrmodus gewählt werden. Der gewählte Fahrmodus wird bestätigt, sobald diese Taste 3 Sekunden lang gedrückt wird.
Wird der Gasdrehgriff zurückgelassen (Fahrzeug steht) erfolgt der Wechsel des Fahrmodus sofort. Bleibt der Gasdrehgriff betätigt (Fahrzeug in Bewegung), wird am Display die Meldung „CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE“ angezeigt, die darauf hinweist, dass der Gasdrehgriff zurückgedreht werden muss. Während der 5 Sekunden, in denen die Meldung aktiv bleibt, muss der Gasdrehgriff zurückgedreht werden, wenn der neue Fahrmodus effektiv aktiv geschaltet werden soll.
Wird die Gassteuerung nicht betätigt, wird nach Ablauf der 5 Sekunden das Verfahren verlassen (es erfolgt keine Änderung).

Wird das „RIDING MODE”-Menü aktiviert und die Reset-Taste (12, Abb. 12) nicht 10 Sekunden lang gedrückt, unterbricht das Cockpit automatisch diese Anzeigefunktion, ohne eine Änderung zu übernehmen.

Achtung

Ducati empfiehlt den Wechsel des Fahrmodus bei stehendem Fahrzeug durchzuführen. Erfolgt der Wechsel des Fahrmodus während der Fahrt, muss besonders vorsichtig gefahren werden (es wird empfohlen, den Fahrmodus bei niedrigen Geschwindigkeiten vorzunehmen).

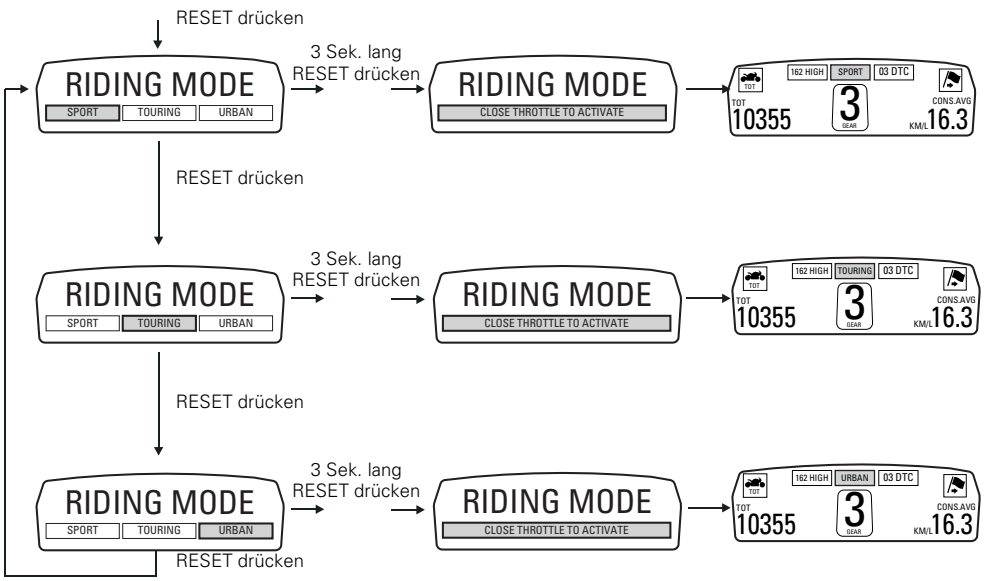

RESET drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
3 Sek. lang
RESET drücken
RIDING MODE
CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE
TOT
162 HIGH
SPORT
03 DTC
TOT
10355
3
GEAR
CONS.AVG
KM/L
16.3
RESET drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
3 Sek. lang
RESET drücken
RIDING MODE
CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE
TOT
162 HIGH
TOURING
03 DTC
TOT
10355
3
GEAR
CONS.AVG
KM/L
16.3
RESET drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
3 Sek. lang
RESET drücken
RIDING MODE
CLOSE THROTTLE TO ACTIVATE
TOT
162 HIGH
URBAN
03 DTC
TOT
10355
3
GEAR
CONS.AVG
KM/L
16.3
RESET drücken

Abb. 29

D

Inspektionsanzeige

Über diese Funktion wird angezeigt, dass sich das Fahrzeug einem Kilometerstand nähert oder erreicht hat, der eine allgemeine Vorsorgeinstandhaltung oder einen Ölwechsel in einer Ducati Vertragswerkstatt vorsieht.

Instandhaltungstabelle

Anzeige	Kilometerstand	Count Down -1000 DESMO SERVICE	Count Down -1000 OIL SERVICE	DESMO SERVICE	OIL SERVICE
1	1000				●
2	11000		●		
	12000				●
3	23000	●			
	24000			●	
4	35000		●		
	36000				●
5	47000	●			
	48000			●	
6	59000		●		
	60000				●
7	71000	●			
	72000			●	
8	83000		●		
	84000				●
9	95000	●			
	96000			●	

Erste Anzeige - OIL SERVICE 1000 km

Die ersten Anzeige wird bei Erreichen eines Kilometerstands von 1000 km (600 Meilen) aktiviert.
Diese Anzeige (rot) wird bei jedem „Key-on" 10 Sekunden lang im „großen" Format (1, Abb. 30), dann immer im kleinen Format (2, Abb. 31) angezeigt, bis ein entsprechendes „Reset" vorgenommen wurde.

Achtung

Die Anzeige kann ausschließlich nur durch den/die mit der Instandhaltung beauftrage(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zurückgesetzt werden.

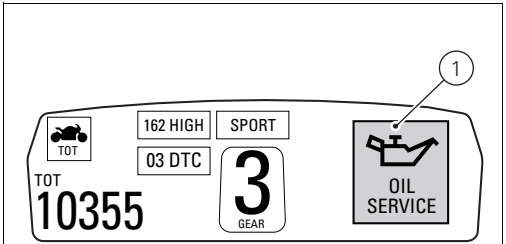


Abb. 30

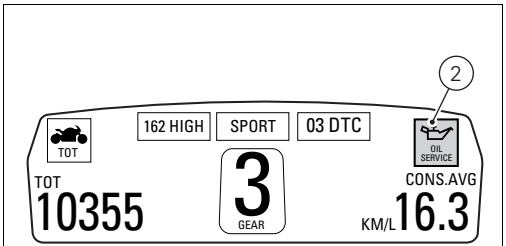


Abb. 31

D

Anzeige der bis zum Erreichen des SERVICE verbleibenden Kilometer

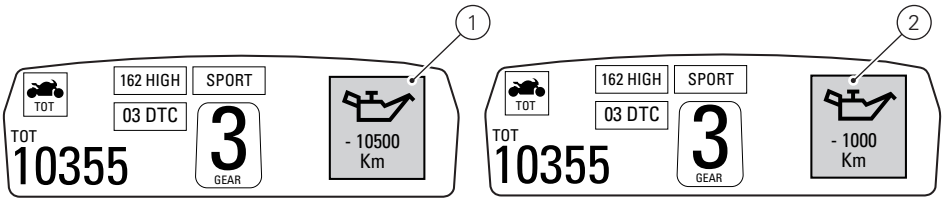
Nach dem „ersten" Reset der OIL SERVICE-Angabe (bei 1000 km) zeigt das System bei jedem „Key-On" einen Hinweis auf die nächste Servicefälligkeit (OIL SERVICE oder DESMO SERVICE) sowie die bis dahin noch verbleibenden Kilometer an.
Die Anzeige (1, Abb. 32) (grün) wird bei jedem „Key-On" 2 Sekunden lang eingeblendet. Fehlen dagegen nur noch 1000 km bis zum Erreichen der Schwelle (2, Abb. 32) (ocker), wird sie 5 Sekunden lang bei jedem „Key-On" angezeigt.

D

Achtung

Die Anzeige kann ausschließlich nur durch den/die mit der Instandhaltung beauftrage(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zurückgesetzt werden.

OIL SERVICE (Count - down)



DESMO SERVICE (Count - down)

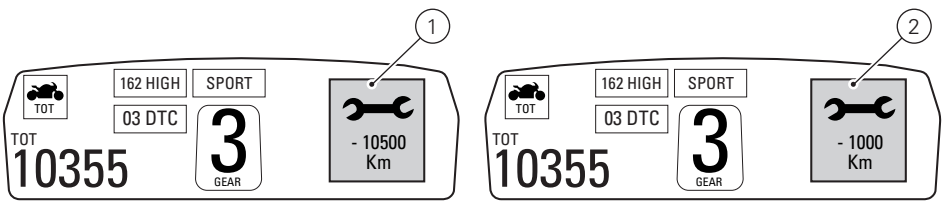


Abb. 32

Anzeige des SERVICE-Kilometerstands

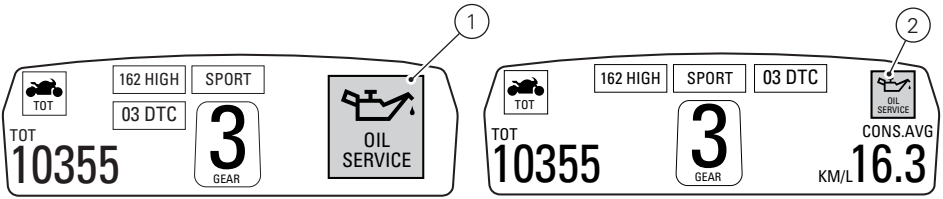
Wird der Instandhaltungsgrenzwert erreicht, bringt das System bei jedem „Key-On" den Eingrifftyp zur Anzeige, der durchgeführt werden muss (OIL SERVICE oder DESMO SERVICE).
Diese Anzeige (rot) wird bei jedem „Key-On" 10 Sekunden lang im „großen" Format (1, Abb. 33), dann immer im kleinen Format (2, Abb. 33) angezeigt, bis ein entsprechendes „Reset" vorgenommen wurde.
Nach erfolgtem Reset zeigt das System den Eingriffstyp an, der als nächster fällig ist, und die bis dahin verbleibenden Kilometern (so wie im vorausgehenden Paragraph beschrieben).

D

Achtung

Die Anzeige kann ausschließlich nur durch den/die mit der Instandhaltung beauftrage(n) Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt zurückgesetzt werden.

OIL SERVICE



DESMO SERVICE

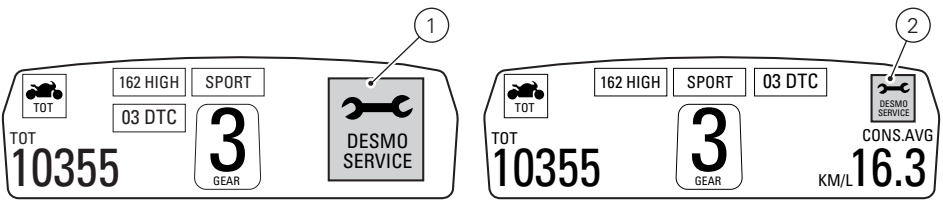


Abb. 33

D

„Warning"-Anzeige (Alarme / Meldungen)

Das Cockpit aktiviert in Echtzeit die Anzeige einiger Meldungen / Störungen, die sich jedoch nicht gefährlich auf den Fahrzeugbetrieb auswirken.
Beim Key-on (nach erfolgtem Check) werden eine oder mehrere eventuell aktiv geschaltete „Warning"-Anzeige(n) eingeblendet.
Wird eine „Warning"-Anzeige aktiv geschaltet, wird die Angabe (ocker) (1, Abb. 34) 10 Sekunden lang gut ersichtlich und daraufhin in einem kleineren Format (2, Abb. 34) angezeigt.
Sollten mehr als eine Meldung vorliegen, werden diese im alle 3 Sekunden wechselnden „Rolling"-Modus angezeigt.

D

Hinweis

Bei Aktivierung einer oder mehrerer „Warning"-Anzeigen wird keinerlei Anzeigeleuchte aktiviert.

Folgende „Warning"-Anzeigen können angezeigt werden:
- Batterieladung „schwach" (LOW BATTERY);
- Traction Control „ausgeschaltet" (DTC OFF);
- Hands Free-Schlüssel (HF) „nicht erkannt";
- Batterieladung des Hands Free-Schlüssels (HF) „Schwach";
- Temperatur der Motorkühlflüssigkeit „Hoch" (HIGH TEMP);
- Lenkerentriegelung im Fehlerzustand - Lenker bleibt blockiert (Unlock error).

Bei einer oder mehreren aktiven „Warning"-Anzeigen ist, über die Taste (2, Abb. 14) „▼", jedoch der Übergang auf die anderen Funktionen möglich.

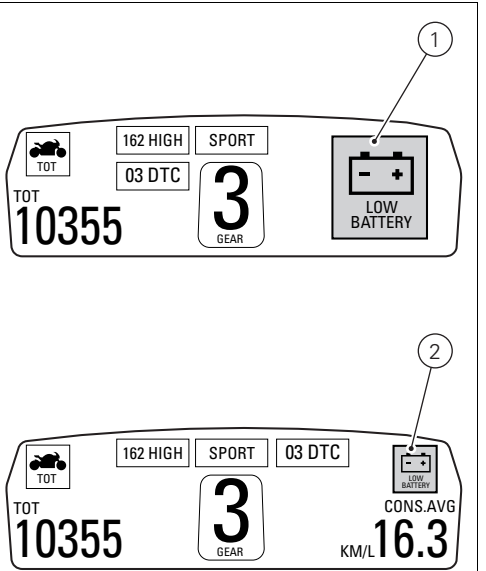


Abb. 34

Batterieladung „Schwach“

Durch die Aktivierung dieser „Warning“ (ocker) wird auf eine schwache Batterieladung hingewiesen.
Die Aktivierung erfolgt bei einer Batteriespannung von ≤ 11.0 Volt.

Hinweis
In diesem Fall empfiehlt Ducati eindringlich die Batterie so bald wie möglich mit Hilfe des entsprechenden Batterieladeinstruments nachzuladen, da das Fahrzeug eventuell nicht mehr gestartet werden könnte.

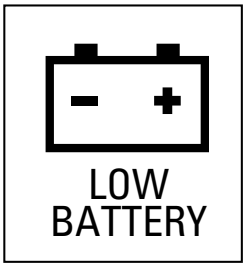


Abb. 35

Traction Control (DTC) ausgeschaltet

Die Aktivierung dieser „Warning“ (ocker) weist daraufhin, dass die DTC (Ducati Traction Control) ausgeschaltet ist.

Hinweis
In diesem Fall empfiehlt Ducati besonders vorsichtig beim Fahren zu sein, da das Fahrzeug anders reagiert als bei aktivierter Traktionskontrolle.

Abb. 36

Hands Free-Schlüssel (HF) nicht erkannt

Die Anzeige dieser „Warning" (ocker) weist darauf hin, dass das Hands Free-System keinen aktiven Schlüssel (1, Abb. 62) in Fahrzeugnähe erfasst.

Hinweis

In diesem Fall empfiehlt Ducati zu überprüfen, ob sich der aktive Schlüssel (1, Abb. 62) effektiv in der Nähe befindet (bzw. dass er nicht verloren gegangen ist) oder ob er auch korrekt funktioniert.

Abb. 37

Batterieladung des Hands Free-Schlüssels (HF) „Schwach"

Die Anzeige dieser „Warning" (ocker) weist darauf hin, dass das Hands Free-System erfasst hat, dass sich die Batterie des aktiven Schlüssels (1, Abb. 62), welche die Kommunikation und das Einschalten des Fahrzeugs ermöglicht, im Entladezustand befindet.

Hinweis

In diesem Fall empfiehlt Ducati, die Batterie so bald wie möglich, die Batterie, so wie im Paragraph „Batteriewechsel im aktiven Schlüssel" (Seite 88) beschrieben, auszuwechseln.

Abb. 38

Temperatur der Motorkühlflüssigkeit „Hoch"

Die Anzeige dieser „Warning" (ocker) weist darauf hin, dass die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit hoch ist.
Die Aktivierung erfolgt bei Erreichen einer Temperatur von 121 °C (250 °F).

Hinweis

In diesem Fall empfiehlt Ducati, sofort anzuhalten und den Motor umgehend auszuschalten. Sicherstellen, dass die Lüfterräder in Betrieb stehen.

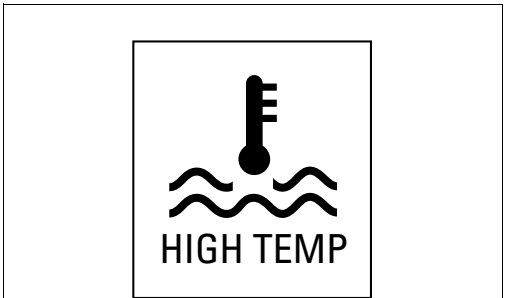


Abb. 39

Lenkerentriegelung im Fehlerzustand - Lenker bleibt blockiert

Die Anzeige dieser „Warning" (ocker) weist darauf hin, dass die Lenkersperre nicht über das Hands Free-System herausgenommen werden konnte.

Achtung

In diesem Fall empfiehlt Ducati das Fahrzeug aus- und wieder einzuschalten (Key-off / Key-on) und den Lenker dabei an seinen Endanschlag zu drücken. Wird die Anzeige nicht gelöscht (und die Lenkersperre nicht „gelöst"), muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

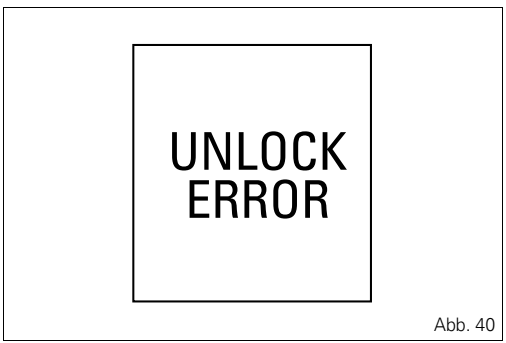


Abb. 40

Cockpitdiagnose

Über diese Funktion können eventuelle anormale Ansprechverhalten des Fahrzeugs erfasst werden.
Am Cockpit wird ein ggf. abweichendes Verhalten (ERRORS) des Fahrzeugs in Echtzeit angezeigt.
Beim Key-On (nach erfolgtem Check) werden eine oder mehrere eventuell aktiv geschaltete „FEHLER“ rot angezeigt.
Wird ein „Fehler” aktiv geschaltet, wird die Angabe (rot) (1, Abb. 41) 10 Sekunden lang gut ersichtlich und daraufhin in einem kleineren Format (2, Abb. 41) angezeigt.
Sollte mehr als ein Fehler vorliegen, werden sie im „Rolling-Modus“ alle 3 Sekunden angezeigt. Bei Auslösen der Anzeige eines oder mehrerer Fehler leuchtet auch die Kontrollleuchte der „Motor-/Fahrzeugdiagnose - EOBD” im Cockpit am Lenker (7, Abb. 4) auf.
Nachstehend die Tabelle mit den möglichen Fehleranzeigen.

Achtung

Bei Anzeige eines oder mehrerer Fehler muss man sich immer an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

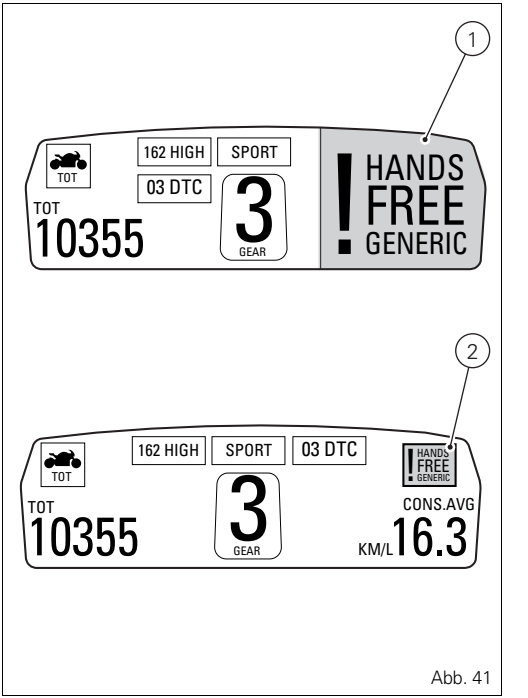


Abb. 41

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER
	BBS/DTC	Black Box-Steuergerät / Traction Control
	GEAR SENSOR	Gangsensor
	FUEL SENSOR	Kraftstoffstandsonde
	SPEED SENSOR	Geschwindigkeitssensor
	EXVL SYSTEM	Stellantrieb Auslasssteuerung
	UNKNOW DEVICE	Steuergerät nicht bekannt
	DEVICE ECU	ECU-Steuergerät nicht funktionstüchtig
	DEVICE DSB SLAVE	Cockpit am Lenker nicht funktionstüchtig
	DEVICE HANDS FREE	Hands Free-Steuergerät nicht funktionstüchtig
	DEVICE BBS DTC	Black Box- / Traction Control-Steuergerät nicht funktionstüchtig
	THROTTLE POSITION	Drosselklappenposition falsch

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER
	ACCELER. POSITION	Gasposition falsch
	ETV	Relais des Stellmotors oder Drosselklappenstellmotor nicht funktionstüchtig
	DEVICE DBS MASTER	Cockpit am Tank nicht funktionstüchtig
	PRESSURE SENSOR	Umgebungsdrucksensor
	ENGINE TEMP.	Motortemperatursensor
	T-AIR SENSOR	Lufttemperatursensor
	FUEL INJECT.	Einspritzrelais
	COIL	Spule
	INJECTOR	Einspritzdüse
	PICK UP	Drehzahl-/Steuerzeitensensor
	LAMBDA	Lambda-Sonde

D

KONTROLLLEUCHTE	FEHLERMELDUNG	FEHLER
	FAN RELAY	Lüfterradrelais
	CAN LINE	CAN-Kommunikationsleitung
	BATTERY	Batteriespannung (HIGH oder LOW)
	DEVICE ABS	ABS-Steuergerät nicht funktionstüchtig
	STOP LIGHT	Hinteres Bremslicht
	ECU GENERIC	ECU-Steuergerät im Fehlerzustand
	KEY	HF-Kommunikationssystem
	HANDS FREE GENERIC	Hands Free-Steuergerät im Fehlerzustand

„Setting"-Menü

Über dieses Menü können einige Funktionen des Fahrzeugs freigeschaltet / gesperrt und eingestellt werden.
In dieses „Setting-Menü" gelangt man, indem man 3 Sekunden lang die Taste (2, Abb. 14) „▼" drückt.

Hinweis

Wurde dieses Menü geöffnet, können keine anderen Funktionen zur Anzeige gebracht werden.

D

Wichtig

Aus Sicherheitsgründen kann das Setting-Menü nur bei Fahrzeuggeschwindigkeiten unter oder gleich 20 km/h geöffnet werden. Befindet man sich in diesem Menü und überschreitet die Fahrzeuggeschwindigkeit von 20 km/h, wird es automatisch vom Cockpit geschlossen und erneut die „Hauptanzeige" abgerufen.

Im Setting-Menü sind folgende „Angaben" enthalten:

- RIDING MODE
- MENU 2
- BACK LIGHT
- RPM
- PIN CODE
- LAP
- BATTERY
- CLOCK
- SET UNITS
- ABS
- EXIT

Zum Verlassen des Setting-Menüs muss mit der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder der Taste (2, Abb. 14) „▼" die Angabe „EXIT" markiert werden, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) gedrückt werden.

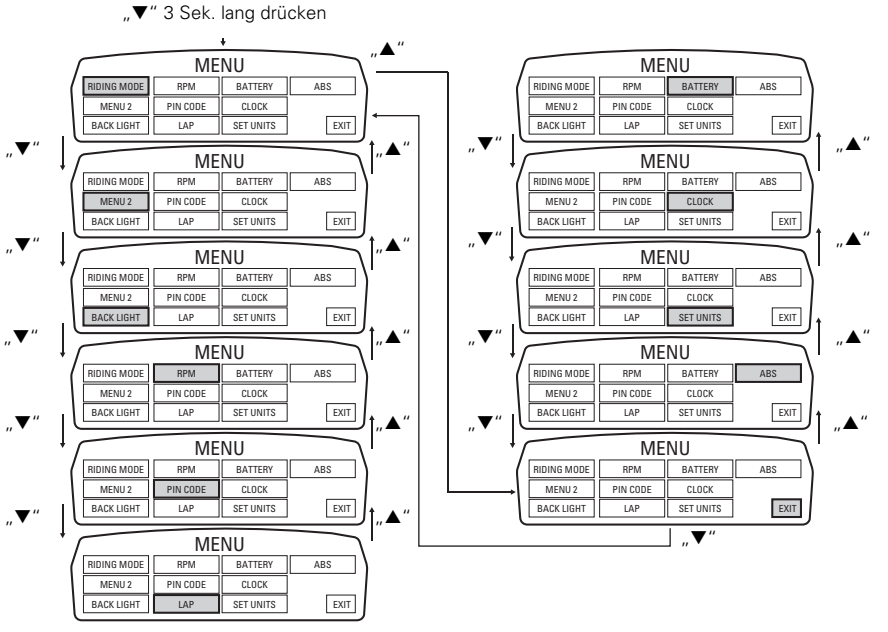

„▼“ 3 Sek. lang drücken
MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
„▲“
„▼“

Abb. 42

D

„Riding Mode"-Personalisierung

Anhand dieser Funktion kann jeder Fahrmodus den persönlichen Ansprüchen angepasst werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „RIDING MODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Beim Einstieg in diese Funktion werden am Display die drei Fahrmodi angezeigt. Zur Personalisierung ihrer Parameter kann man über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" den Fahrmodus wählen, der geändert werden soll, muss dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und die Wahl so bestätigen.
Die Parameter, die „personalisiert" werden können, sind die der „DTC" (Ducati Traction Control) und die unter „ENGINE" (Motor). Jeder geänderte Parameter wird auch nach einem Battery-Off im Speicher gehalten.

Bezüglich einer Änderung der Parameter der DTC verweisen wir auf den Paragraph „DTC (Ducati Traction Control)" auf Seite 52.
Bezüglich einer Änderung der Parameter von „Engine" verweisen wir auf den Paragraph „ENGINE (Motorleistungskontrolle)" auf Seite 56.
Darüber hinaus können über die Funktion „DEFAULT" für jeden Fahrmodus die ursprünglich von Ducati eingestellten Parameter erneut abgerufen werden.

Bezüglich Rücksetzung der „Default"-Parameter verweisen wir auf den Paragraph „DEFAULT (Rücksetzen der Ducati Default-Parameter)" auf Seite 58.

Hinweis

Wurden die Parameter geändert (personalisiert) oder die Parameter über die Funktion „DEFAULT" wieder auf die ursprünglichen Werte zurückgesetzt, wird beim Verlassen des Setting-Menüs der Hintergrund der „Hauptanzeige" auf dem der Fahrmodus (SPORT, TOURING oder URBAN) angegeben wird, blau (1, Abb. 43) resultieren.

Achtung

Eine Änderung der Parameter ist nur dann empfehlenswert, wenn man sich bereits mit dem Fahrzeug-Setup auskennt. Sollten die Parameter versehentlich geändert worden sein, wird ihr Rücksetzen über die Funktion „DEFAULT" empfohlen.

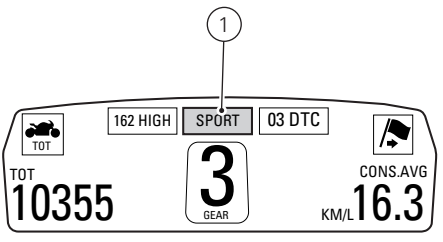


Abb. 43

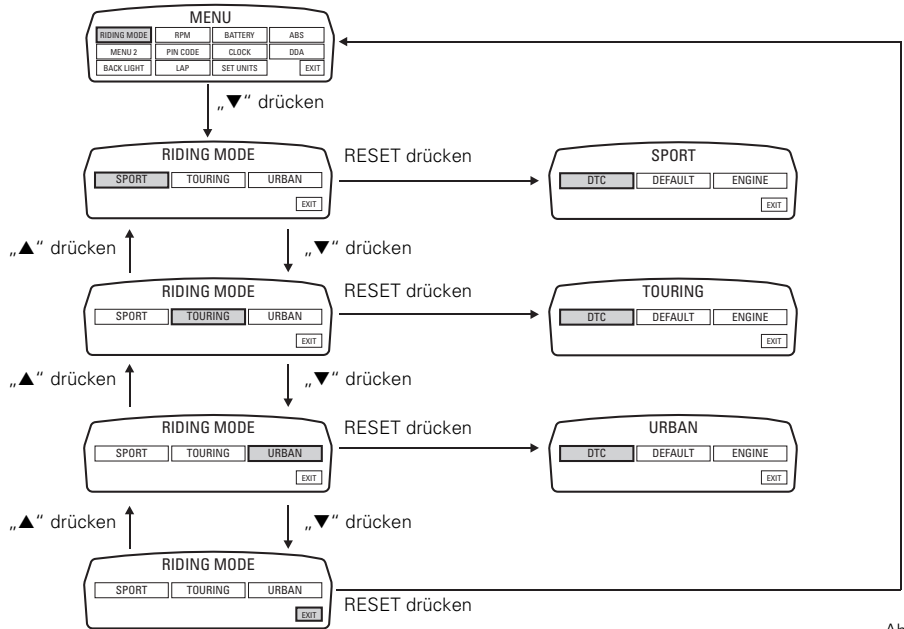

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
„▼“ drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
RESET drücken
SPORT
DTC
DEFAULT
ENGINE
EXIT
„▲“ drücken
„▼“ drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
RESET drücken
TOURING
DTC
DEFAULT
ENGINE
EXIT
„▲“ drücken
„▼“ drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
RESET drücken
URBAN
DTC
DEFAULT
ENGINE
EXIT
„▲“ drücken
„▼“ drücken
RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
RESET drücken

Abb. 44

D

Funktion - „DTC-Einstellung" (Ducati Traction Control)

Unter dieser Funktion kann das Ansprechniveau der DTC (Ducati Traction Control) personalisiert und eventuell unter jedem einzelnen Fahrmodus deaktiviert werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „RIDING MODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden. Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▲" den Fahrmodus wählen, der geändert werden soll, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Zum Öffnen der nächsten Seite: Nun mit der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▲" die Angabe „DTC" wählen, dann erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und damit die Wahl bestätigen. Beim Einloggen in diese Funktion wird links am Display die aktuell eingestellte Auslösestufe der DTC in einem rechteckigen Feld angegeben (z.B.: DTC 1).
Durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▲" nun die neue Auslösestufe (von 1 bis 8) oder eventuell OFF zum Ausschalten der Traction Control wählen. Nach erfolgter Wahl der neuen Einstellung die Reset-Taste drücken (12, Abb. 12), um so die Angabe „MEMORY" zu markieren. Nun kann die neue Einstellung bei hervorgehobener Angabe „MEMORY" durch 3 Sekunden langes Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) gespeichert werden. Bei erfolgreicher Speicherung wird 2 Sekunden lang die Angabe „MEMORIZED" grün angezeigt und automatisch die Angabe EXIT markiert.

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Das Einschreiten der DTC nimmt durch den Übergang von Stufe 1 bis auf Stufe 8 zu. In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Auslösestufen der DTC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „RIDING MODE" zugeordnet sind:

DTC-Stufe	Fahrmodus	Einsatz	Default?
1	SPORT	Sportlicher Fahrstil für erfahrene Fahrer und Rennstreckeneinsatz	Ist die Default-Einstellung im RIDING MODE SPORT
2	SPORT-TOURING	Straßeneinsatz für erfahrene Fahrer	/
3	TOURING	Normaler Straßeneinsatz	Ist die Default-Einstellung im RIDING MODE TOURING
4	TOURING 2	Normaler Straßeneinsatz für weniger erfahrene Fahrer	/
5	URBAN	Einsatz im Stadtverkehr	Ist die Default-Einstellung im RIDING MODE URBAN
6	URBAN 2	Einsatz im Stadtverkehr für weniger erfahrene Fahrer	/
7	WET	Einsatz auf feuchter Fahrbahn	/
8	RAIN	Einsatz auf nasser Fahrbahn	/

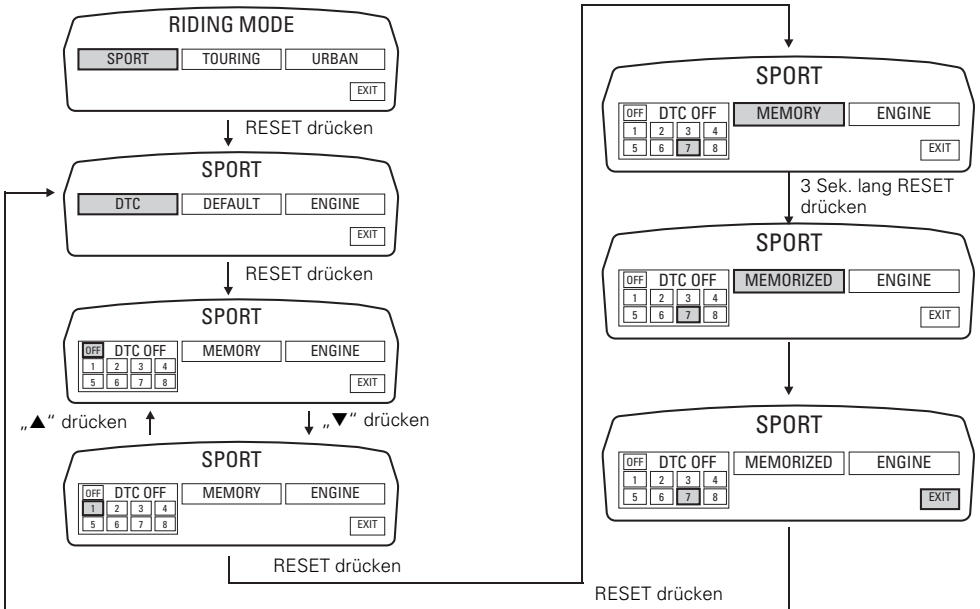

RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
RESET drücken
SPORT
DTC
DEFAULT
ENGINE
EXIT
RESET drücken
SPORT
OFF
DTC OFF
1 2 3 4
5 6 7 8
MEMORY
ENGINE
EXIT
„▲" drücken
„▼" drücken
SPORT
OFF
DTC OFF
1 2 3 4
5 6 7 8
MEMORY
ENGINE
EXIT
RESET drücken
SPORT
OFF
DTC OFF
1 2 3 4
5 6 7 8
MEMORY
ENGINE
EXIT
3 Sek. lang RESET drücken
SPORT
OFF
DTC OFF
1 2 3 4
5 6 7 8
MEMORIZED
ENGINE
EXIT
SPORT
OFF
DTC OFF
1 2 3 4
5 6 7 8
MEMORIZED
ENGINE
EXIT
RESET drücken

Abb. 45

D

Angaben zur Auslösestufenwahl (Level)

Achtung

Die 8 Stufen des im Motorrad verbauten DTC Systems sind mit der Bereifung der Erstausrüstung (Fabrikat, Modell und Abmessungen) eingestellt worden.
Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen kann die einwandfreie Systemfunktion beeinträchtigen.
Bei geringfügigen Änderungen, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und Modell, aber gleicher Größenklasse (Hinten = 240/45-17; Vorne = 120/70-17), reicht womöglich die Wahl einer der verfügbaren Stufen aus, um die optimale Funktionalität des Systems wiederherzustellen.
Sollten allerdings die Abmessungen der eingesetzten Reifen in einer anderen Größenklasse liegen bzw. deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, so ist es nicht auszuschließen, dass das System damit so stark verändert, dass keine der 8 wählbaren Stufen als zufriedenstellend resultiert.
In diesem Fall sollte das System abgeschaltet werden.

Auf Stufe 8 spricht das DTC Steuergerät beim geringsten Anzeichen eines mögliches Durchdrehen des Hinterreifens an.
Zwischen Stufe 8 und Stufe 1 liegen weitere 6 Ansprechempfindlichkeiten. Die Auslösung der DTC nimmt beim Übergang von Stufe 8 auf Stufe 1 konstant ab.
Die Stufe 1 ermöglicht ein starkes Durchdrehen und erfordert eine hohe sowie konstante Bodenhaftung, um die korrekte Funktion gewährleisten zu können. Aus diesem Grund wird die Wahl der Stufe 1 nur erfahrenen Fahrern und bei Vorliegen optimaler Fahrbahnbedingungen empfohlen.
Die Wahl des geeigneten Niveaus hängt im Wesentlichen von 3 Variablen ab:

1) der Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
2) der Strecke (Kurven mit ähnlicher bzw. stark unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit);
3) dem Fahrstil („runder" oder „kantiger").

Bezug zwischen Stufe und Haftung:
Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich vom Haftungsgrad der Strecke abhängig (siehe nachstehende Tipps für Renn- und Straßeneinsatz).

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit:
Ist die Strecke durch Kurven gleichmäßiger Geschwindigkeit gekennzeichnet, resultiert die Wahl der zufriedenstellenden Auslösestufe relativ einfach aus. Auf einer Strecke mit äußerst langsam zu befahrener Haarnadelkurve muss eine Kompromisslösung gefunden werden (in einer Haarnadelkurve spricht die DTC stärker an als in den übrigen Kurven).

Bezug zwischen Stufe und Fahrstil:
Die DTC spricht bei einem „runden" Fahrstil mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Fahrern mit „kantigem" Stil, die ihre Maschine bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Auf Stufe 8 sollten man einige komplette Runden (Reifen warm fahren) zur Einfühlung in die Systemfunktion drehen. Anschließend empfehlen wir weitere Testrunden auf den Stufen 7, 6 usw., bis man die passende DTC Ansprechempfindlichkeit gefunden hat. Auf jeder Stufe sollte man mindestens zwei Runden fahren, um die Reifen dabei auf Temperatur zu bringen.
Hat man eine für nahezu alle Kurven - mit Ausnahme von einer oder zwei langsamen - die optimale Empfindlichkeit gefunden, kann man auf einen etwas „kantigeren" Fahrstil wechseln und das Motorrad bei der Kurvenausfahrt schneller aufrichten, statt nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

Die DTC aktivieren, die Stufe 8 wählen und das Motorrad je nach eigenem Fahrstil benutzen: Sollte die DTC extrem sensibel reagieren, die Stufen 7, 6 usw. testen bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden wurde. Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw. Streckenbeschaffenheit oder Fahrstil eintreten sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr zufriedenstellend ist, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so lange wechseln, bis die passende Empfindlichkeit gefunden wurde (z.B. ist die DTC auf Stufe 7 allzu sensibel, auf Stufe 6 schalten; löst die DTC dagegen auf Stufe 7 niemals aus, auf Stufe 8 schalten).

Funktion - Einstellung ENGINE (Motorleistungskontrolle)

Unter dieser Funktion können die Leistung und die Abgabe des Motors (ENGINE) auf die persönlichen Ansprüche ausgelegt werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „RIDING MODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" den Fahrmodus wählen, der geändert werden soll, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und so die nächste Seite öffnen. Nun mit den Tasten (1, Abb. 14) „▲" und (2, Abb. 14) „▼" die Angabe „ENGINE" wählen, dann erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und damit die Wahl bestätigen.
Beim Einloggen in diese Funktion wird rechts am Display die Einstellung des Motors (ENGINE 162 HIGH, 162 LOW oder 100 HP) in einem Rechteck angegeben.

Hinweis

Bei den Versionen Frankreich und Japan werden am Display die Einstellungen (ENGINE HIGH, MIDDLE oder LOW) angezeigt.

Mit der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" eine der drei Einstellmöglichkeiten des Motors wählen. Nach erfolgter Wahl der neuen Einstellung die Reset-Taste drücken (12, Abb. 12), um so die Angabe „MEMORY" zu markieren.
Nun kann die neue Einstellung bei hervorgehobener Angabe „MEMORY" durch 3 Sekunden langes Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) gespeichert werden. Bei erfolgreicher Speicherung wird 2 Sekunden lang die Angabe „MEMORIZED" grün angezeigt und automatisch die Angabe EXIT markiert.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

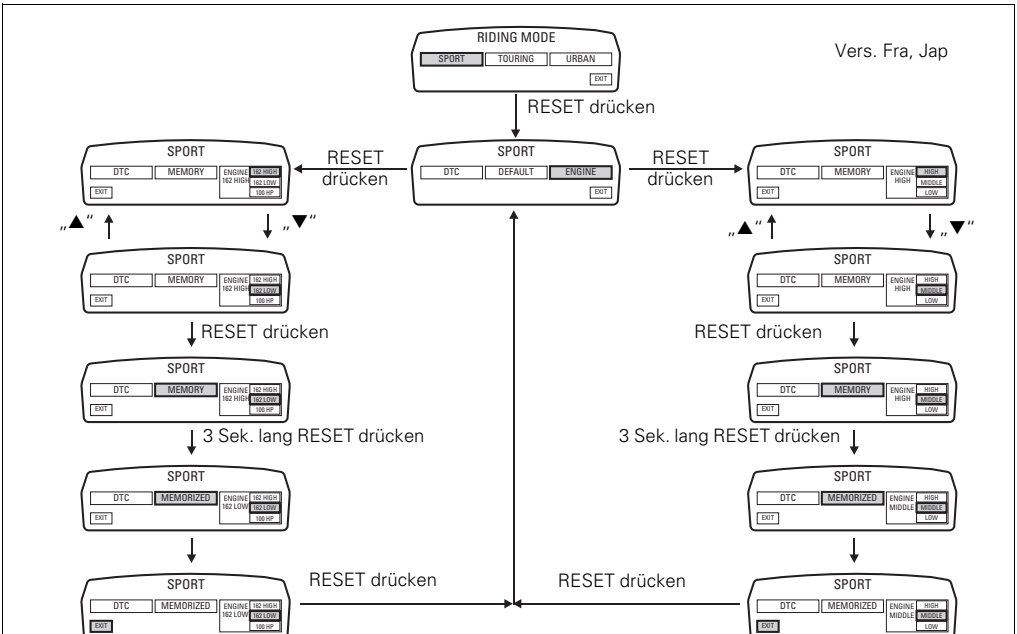

RIDING MODE
SPORT
TOURING
URBAN
EXIT
Vers. Fra, Jap
RESET drücken
SPORT
DTC
DEFAULT
ENGINE
EXIT
RESET drücken
SPORT
DTC
MEMORY
ENGINE
162 HIGH
162 LOW
100 HP
EXIT
RESET drücken
„▲"
„▼"
SPORT
DTC
MEMORY
ENGINE
HIGH
MIDDLE
LOW
EXIT
RESET drücken
3 Sek. lang RESET drücken
SPORT
DTC
MEMORIZED
ENGINE
162 HIGH
162 LOW
100 HP
EXIT
RESET drücken
SPORT
DTC
MEMORIZED
ENGINE
HIGH
MIDDLE
LOW
EXIT

Abb. 46

D

Funktion - DEFAULT (Rücksetzen der Ducati Default-Parameter)

Diese Funktion ermöglicht das Wiederherstellen der von Ducati für jeden Fahrmodus eingestellten Parameter.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „RIDING MODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" den Fahrmodus wählen, der auf seine ursprünglichen Parameter (Default-Parameter) rückgesetzt werden soll, dann die Taste (12, Abb. 12) drücken, um die nächste Seite zu öffnen. Hier über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Angabe „DEFAULT" wählen.
An diesem Punkt die Reset-Taste (12, Abb. 12) 3 Sekunden lang gedrückt halten und so die ursprünglichen Parameter abrufen.
Das Rücksetzen der Parameter erfordert circa 3 Sekunden während der die Angabe „PLEASE WAIT…" (Warten) angezeigt wird. Am Ende des Verfahrens wird am Display die Angabe „DEFAULT OK" zur Bestätigung des effektiv erfolgten Reset der Parameter angezeigt.

Wichtig

Anhand dieses Verfahrens werden die Parameter aller Fahrmodis rückgesetzt.

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

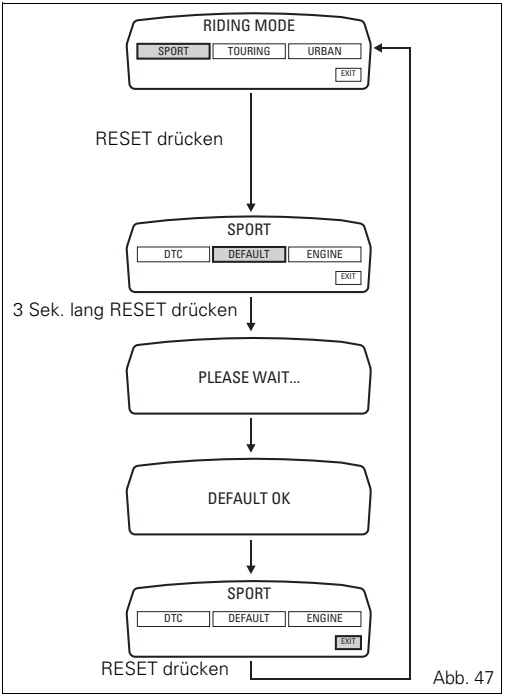
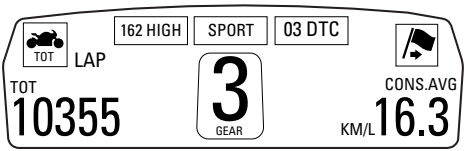


Abb. 47

Funktion - Deaktivierung / Aktivierung Menü 2

Über diese Funktion kann das Menü 2 deaktiviert / aktiviert werden.
Wird das Menü 2 deaktiviert, werden in der „Hauptanzeige" folgende Funktionen nicht mehr angegeben: durchschnittlicher Verbrauch (CONS.AVG), momentaner Verbrauch (CONS.), durchschnittliche Geschwindigkeit (SPEED AVG), Fahrzeit (TRIP TIME) und Lufttemperatur (AIR). Diese Funktionen setzen ihre jeweilige Berechnung jedoch weiterhin fort, so dass die entsprechenden Daten bei erneuter Aktivierung des Menüs 2 als auf dem aktuellen Stand und übereinstimmend resultieren.

Menü 2 „ON"



Menü 2 „OFF"

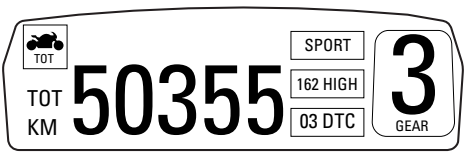


Abb. 48

D

Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „MENU 2" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 14) die nächste Seite geöffnet werden.
Am Display wird der Zustand der Funktion angegeben (ON in Grün oder OFF in Gelb). Den linken Pfeil nun über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

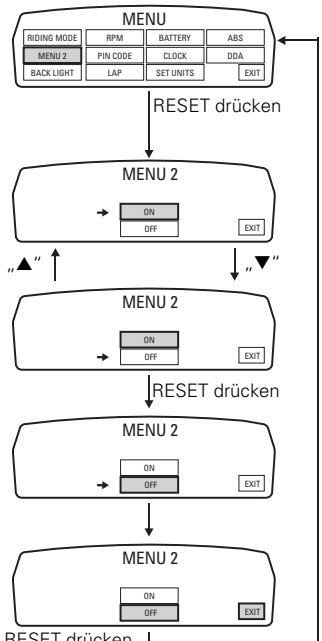

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
MENU 2
ON
OFF
EXIT
„▲“
„▼“
MENU 2
ON
OFF
EXIT
RESET drücken
MENU 2
ON
OFF
EXIT
MENU 2
ON
OFF
EXIT
RESET drücken

Abb. 49

D

Funktion - Hintergrundeinstellung des Cockpits am Tank - DASHBOARD 1

Unter dieser Funktion kann der „Hintergrund" des Cockpits am Tank eingestellt werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „BACK LIGHT" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „DASHBOARD 1" wählen und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Einmal in die Funktion „DASHBOARD 1" eingeloggt, wird die entsprechende Einstellung hervorgehoben (DAY, NIGHT oder AUTO in Grün). Den linken Pfeil nun über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Einstellung „DAY" der Hintergrund des Cockpits schaltet permanent auf „Weiß" um und bietet damit einen höheren Sichtkomfort - empfehlenswert bei sehr hellem Tageslicht.
Einstellung „NIGHT" der Hintergrund des Cockpits schaltet permanent auf „Schwarz" um und bietet damit eine abgeschwächtere Anzeigeform - empfehlenswert bei schwachem Tageslicht und/oder bei Dunkelheit.
Einstellung „AUTO" der Hintergrund des Cockpits schaltet in Abhängigkeit der vorliegenden Lichtverhältnisse (von einem Sensor erfasst) automatisch um. Er bietet dabei bei schwachem Licht durch seinen „schwarzen" Hintergrund eine abgeschwächtere Anzeigeform und bei hellem Tageslicht durch seinen „weißen" Hintergrund besser ersichtliche Anzeigen.

Hinweis

Bei einem Ausfall der Batterieversorgung wird nach erneutem Einschalten (Key-on) die Rückbeleuchtung immer auf den „AUTO"-Modus gesetzt.

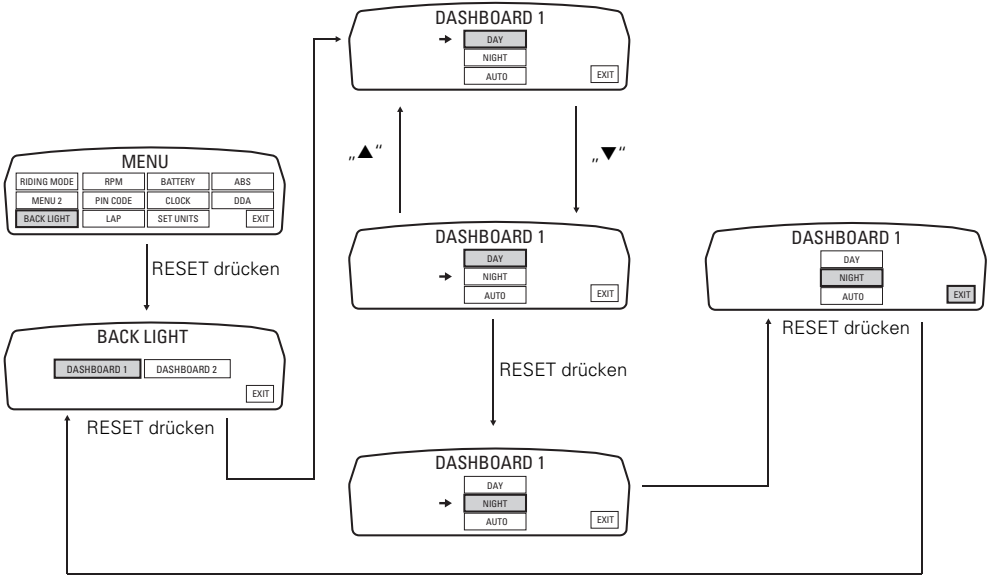

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
BACK LIGHT
DASHBOARD 1
DASHBOARD 2
EXIT
RESET drücken
DASHBOARD 1
DAY
NIGHT
AUTO
EXIT
„▲“
„▼“
DASHBOARD 1
DAY
NIGHT
AUTO
EXIT
RESET drücken
DASHBOARD 1
DAY
NIGHT
AUTO
EXIT
DASHBOARD 1
DAY
NIGHT
AUTO
EXIT
RESET drücken

Abb. 50

D

Funktion - Rückbeleuchtungseinstellung des Cockpits am Lenker - DASHBOARD 2

Über diese Funktion kann die Helligkeit der „Rückbeleuchtung" des Cockpits am Lenker eingestellt werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „BACK LIGHT" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „DASHBOARD 2" wählen und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Einmal in die Funktion „DASHBOARD 2" eingeloggt, wird die entsprechende Einstellung hervorgehoben (MAX, MIDDLE oder MIN in Grün). Den linken Pfeil nun über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Wird die Einstellung „MAX" gewählt, wird die Rückbeleuchtung des Cockpits am Lenker permanent auf den Maximalwert seiner Leistung gesetzt und bietet damit besser ersichtliche Anzeigen - empfehlenswert bei sehr hellem Tageslicht.
Wird die Einstellung „MIDDLE" gewählt, wird die Rückbeleuchtung des Cockpits am Lenker permanent um circa 30 % ihrer maximalen Leistung herabgesetzt und bietet damit eine abgeschwächtere Anzeigeform - empfehlenswert bei schwachen Lichtverhältnissen.

Wird die Einstellung „MIN" gewählt, wird die Rückbeleuchtung des Cockpits am Lenker permanent um circa 50 % ihrer maximalen Leistung herabgesetzt und bietet damit eine abgeschwächtere Anzeigeform - empfehlenswert bei besonders schwachen Lichtverhältnissen und/oder bei Dunkelheit.

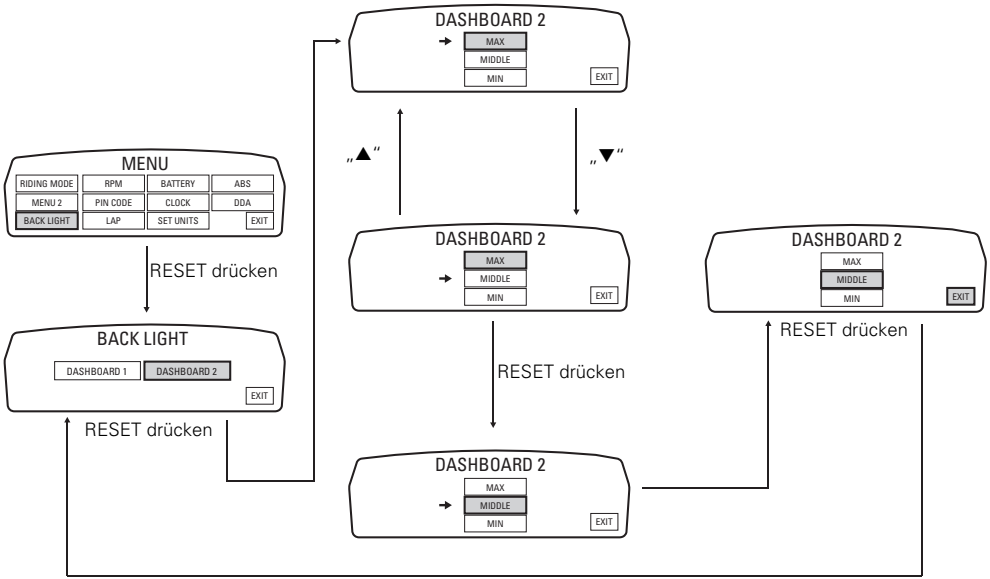

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
BACK LIGHT
DASHBOARD 1
DASHBOARD 2
EXIT
RESET drücken
DASHBOARD 2
MAX
MIDDLE
MIN
EXIT
„▲“
„▼“
DASHBOARD 2
MAX
MIDDLE
MIN
EXIT
RESET drücken
DASHBOARD 2
MAX
MIDDLE
MIN
EXIT
DASHBOARD 2
MAX
MIDDLE
MIN
EXIT
RESET drücken

Abb. 51

Funktion - Digitale Motordrehzahlanzeige

Unter dieser Funktion kann die Motordrehzahl (RPM) zur Anzeige gebracht werden, was eine genauere Einstellung der Standgasdrehzahl ermöglicht.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann kann durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „RPM" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigt werden.
Am Display wird die Information der Motordrehzahl mit einer Genauigkeit von jeweils 50 U/min angegeben

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

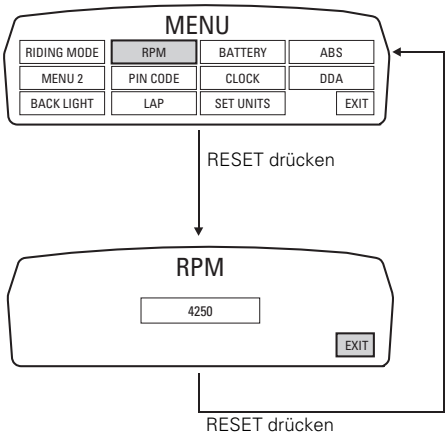

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
RPM
4250
EXIT
RESET drücken

Abb. 52

Funktion - Aktivierung/Deaktivierung LAP (Rundenzeit)

Über diese Funktion kann die LAP-Funktion (Rundenzeit) ein- oder ausgeschaltet werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „LAP" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Am Display wird der Zustand der Funktion angegeben (ON in Grün oder OFF in Gelb). Den linken Pfeil nun über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Wird der Zustand „OFF" gespeichert, wird die LAP-Funktion deaktiviert.
Speichert man der Zustand „ON", wird die LAP-Funktion freigeschaltet (siehe Paragraph „LAP-Registrierung").

Hinweis

Ist die Funktion „LAP" aktiv geschaltet, erhält die Lichthupentaste (11, Abb. 12) die Doppelfunktion von „flash" als Fernlicht und Start / Stop der Rundenzeit.

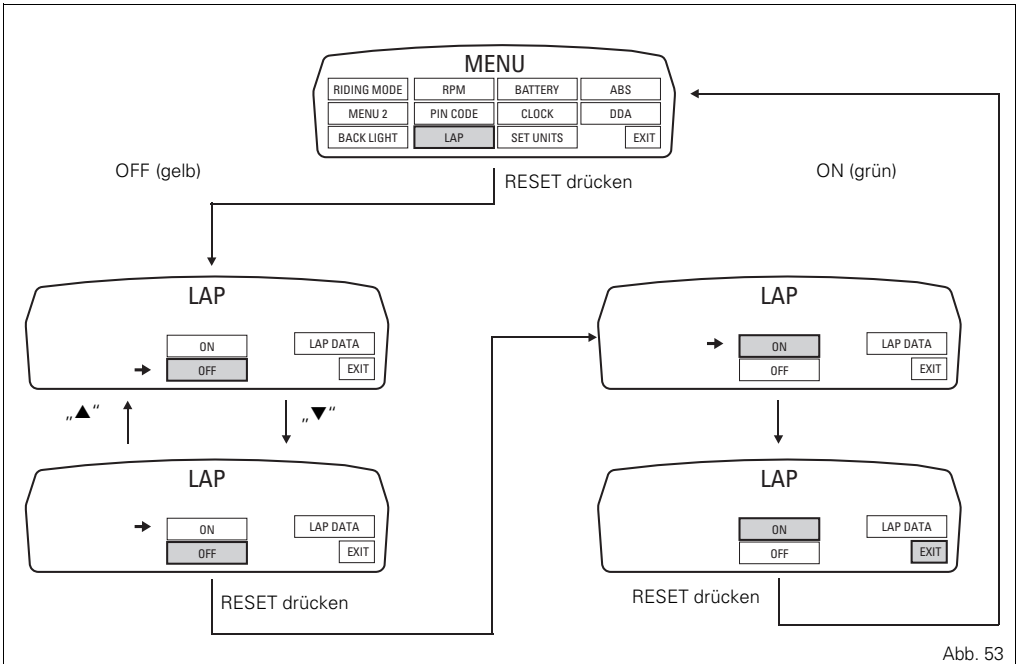

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
OFF (gelb)
RESET drücken
ON (grün)
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
„▲“
„▼“
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
RESET drücken
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
RESET drücken

Abb. 53

D

Funktion - LAP-Registrierung

Unter dieser Funktion erfolgt das Registrieren der Rundenzeiten „LAP“.
Wurde die Funktion aktiviert (siehe Beschreibung „Funktion - Aktivierung/Deaktivierung LAP“) können die Rundenzeiten wie folgt registriert werden:

- Auf das erste Drücken der Lichthupentaste (11, Abb. 12) wird der „Chronometer“ der ersten Runde gestartet und am Cockpit wird 4 Sekunden lang die Angabe „LAP-START“ angezeigt, um daraufhin wieder auf die „vorherige” Anzeige umzuschalten.
- Ab diesem Moment werden auf jedes Drücken der Lichthupentaste (11, Abb. 12) am Display automatisch 10 Sekunden lang die Rundennummer und jeweilige Rundenzeit angezeigt, um daraufhin wieder auf die „vorherige” Anzeige umzuschalten.

Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden. Ist der Speicherplatz vollkommen belegt, wird beim Drücken der Lichthupentaste (11, Abb. 12) keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Display blinkt 4 Sekunden lang die Angabe „LAP-FULL“ auf, dies so lange bis die Zeiten rückgesetzt werden.
Wird die LAP-Funktion ausgeschaltet, wird die momentan gefahrene „Runde“ nicht gespeichert.
Wurde die LAP-Funktion aktiviert und wird das Fahrzeug plötzlich ausgeschaltet (Key-off), wird die LAP-Funktion automatisch deaktiviert (und auch wenn der Chronometer aktiviert war, wird die momentan gefahrene „Runde“ nicht gespeichert).

Sollte die Zeit nie „gestoppt” werden, beginnt der Chronometer bei Erreichen von 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertsteln erneut bei 0 (Null) und die Zeitmessung beginnt erneut so lange, bis diese Funktion ausgeschaltet wird.
Wird die LAP-Funktion dagegen aktiviert und wurde der „Speicher“ nicht gelöscht, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Cockpit die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung“ der Speicherkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
Unter dieser Funktion ist nur die Anzeige der Zeiten der Runden vorgesehen, die registriert werden, doch die anderen Daten (Höchstgeschwindigkeit und max. Drehzahl) werden auf jeden Fall für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Funktion „LAP DATA” (Anzeige der gespeicherten LAP) gespeichert.

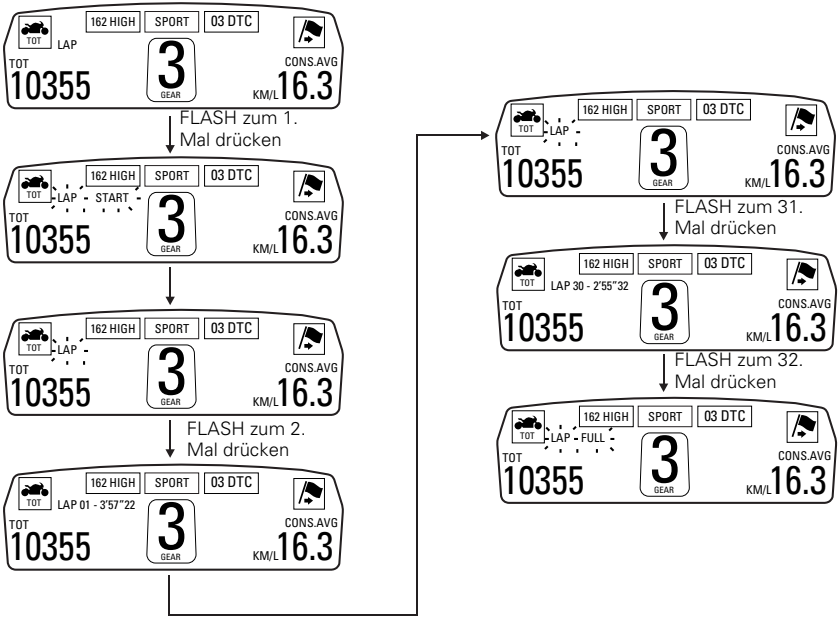

162 HIGH
SPORT
03 DTC
TOT
LAP
TOT
10355
3
GEAR
CONS.AVG
KM/L 16.3
FLASH zum 1.
Mal drücken
LAP - START -
FLASH zum 2.
Mal drücken
LAP 01 - 3'57"22
FLASH zum 31.
Mal drücken
LAP 30 - 2'55"32
FLASH zum 32.
Mal drücken
LAP - FULL -

Abb. 54

D

Funktion - Anzeige gespeicherte LAP

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige der gespeicherten LAP.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „LAP" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Angabe „LAP DATA" wählen, dann nochmals Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und so die Seite öffnen, in der die zuvor registrierten Zeiten anzeigt werden.

D

Das Cockpit übermittelt die Informationen wie folgt:
- links oben wird die Nummer der angezeigten Runde angegeben (z.B.: LAP N.01);
- links unten wird ein Rechteck angezeigt, in dem die Rundenzeit (TIME), die in dieser Runde erzielte Höchstgeschwindigkeit (SPEED MAX) und die maximale in dieser Runde erreichte Motordrehzahl (RPM MAX) angezeigt werden;
- rechts können über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Angaben „NEXT" (auf jedes Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) wird die nächste Runde angezeigt) und „PREV" (unter der auf jedes Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die vorausgehende Runde angezeigt wird) markiert werden.

Zum Verlassen der Funktion, die Angabe „EXIT" wählen, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Hinweis

Die gespeicherte MAX Geschwindigkeit ist die, die am Display (um 5 % erhöht) angezeigt wird.

Ist kein Wert im Speicher abgelegt, wird die Angabe „NO LAP" angezeigt, der Chronometer gibt dabei "-.--.--" an und es werden die MAX Drehzahl = - - - - - - und die MAX Geschwindigkeit = - - - - - angezeigt.

Hinweis

Alle gespeicherten Zeiten werden gelöscht und die aktivierte LAP wird automatisch deaktiviert.

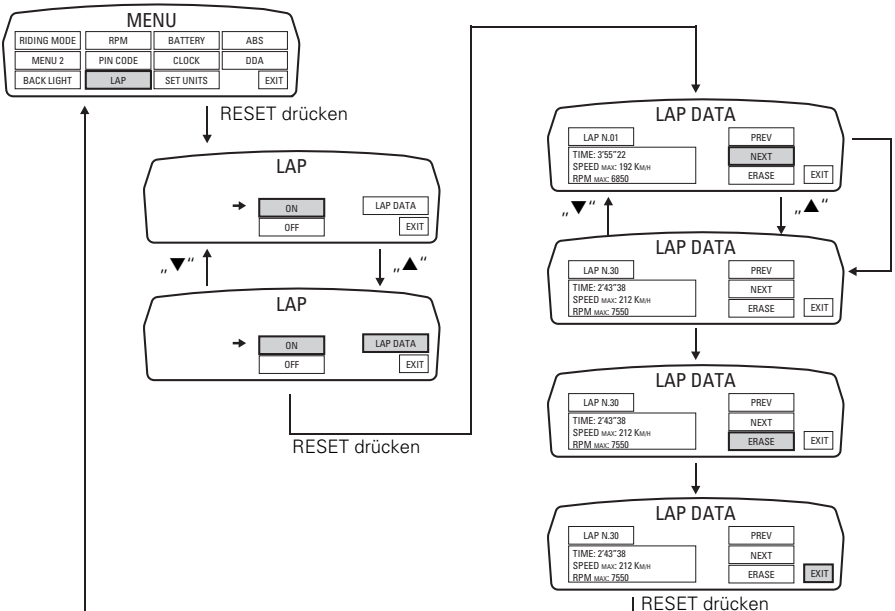

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
„▼“
„▲“
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
RESET drücken
LAP DATA
LAP N.01
TIME: 3'55"22
SPEED MAX: 192 KM/H
RPM MAX: 6850
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
„▼“
„▲“
LAP DATA
LAP N.30
TIME: 2'43"38
SPEED MAX: 212 KM/H
RPM MAX: 7550
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
LAP DATA
LAP N.30
TIME: 2'43"38
SPEED MAX: 212 KM/H
RPM MAX: 7550
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
LAP DATA
LAP N.30
TIME: 2'43"38
SPEED MAX: 212 KM/H
RPM MAX: 7550
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
RESET drücken

Abb. 55

D

Funktion - Löschung gespeicherte LAP

Diese Funktion ermöglicht das Löschen der gespeicherten LAP.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „LAP" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Angabe „LAP DATA" wählen, dann nochmals Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und so die Seite öffnen, in der die zuvor registrierten Zeiten anzeigt werden.
Die Angabe „ERASE" markieren, durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die gespeicherten und zu löschenden LAP wählen, dann 3 Sekunden lang die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Daraufhin werden links am Display die Angabe „PLEASE WAIT…" und schließlich, zur Bestätigung der erfolgten Löschung, 2 Sekunden lang die Angabe „ERASE OK" angezeigt.
An diesem Punkt resultieren keine Daten mehr als gespeichert und die Angabe „NO LAP" wird eingeblendet.
Zum Verlassen der Funktion, die Angabe „EXIT" wählen, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

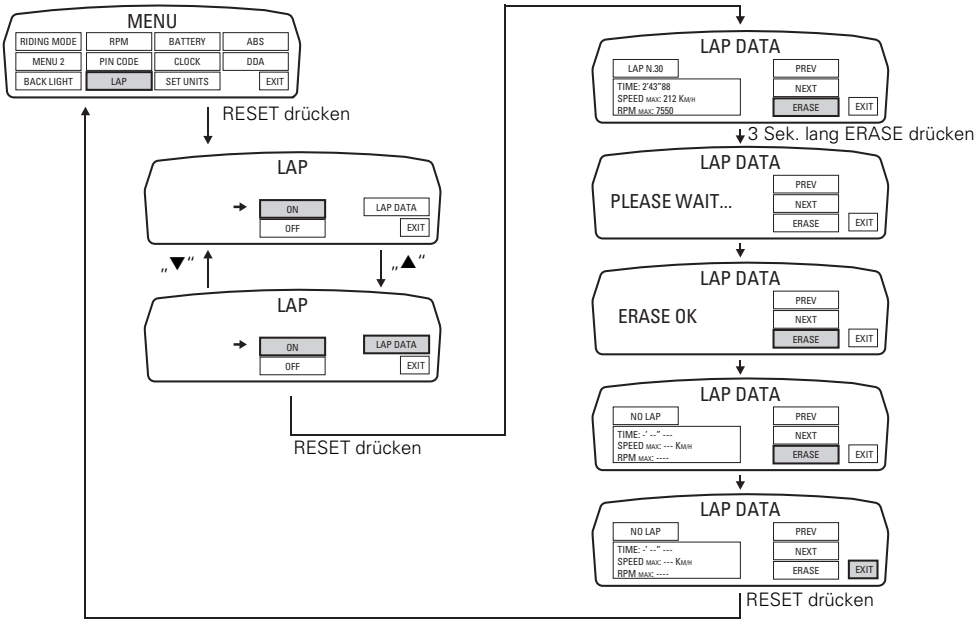

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
„▼"
„▲"
LAP
ON
OFF
LAP DATA
EXIT
RESET drücken
LAP DATA
LAP N.30
TIME: 2'43"88
SPEED MAX: 212 KM/H
RPM MAX: 7550
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
3 Sek. lang ERASE drücken
LAP DATA
PLEASE WAIT...
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
LAP DATA
ERASE OK
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
LAP DATA
NO LAP
TIME: -'--"---
SPEED MAX: --- KM/H
RPM MAX: ----
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
LAP DATA
NO LAP
TIME: -'--"---
SPEED MAX: --- KM/H
RPM MAX: ----
PREV
NEXT
ERASE
EXIT
RESET drücken

Abb. 56

D

Batteriespannungsanzeige (BATTERY)

Nachstehend werden die Funktionen der Batteriespannungsanzeige beschrieben.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann kann durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „BATTERY" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigt werden.
Die Anzeige übermittelt die Informationen wie folgt:

D

- bei einer Spannung zwischen 11.8 und 14.9 Volt wird der entsprechende Wert permanent angezeigt;
- bei einer Spannung zwischen 11.0 und 11.7 Volt blinkt der entsprechende Wert auf;
- bei einer Spannung zwischen 15.0 und 16.0 Volt blinkt der entsprechende Wert auf;
- entspricht die Batteriespannung 10.9 Volt oder liegt sie darunter, blinkt die Angabe „LOW" und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD" (7, Abb. 4) leuchtet auf;
- entspricht die Batteriespannung 16.1 Volt oder liegt sie darüber, blinkt die Angabe „HIGH" und die Kontrollleuchte „Fahrzeug-/Motordiagnose - EOBD" (7, Abb. 4) leuchtet auf.

Hinweis

Ist keiner Wert verfügbar, werden die Striche „- - -" angezeigt.

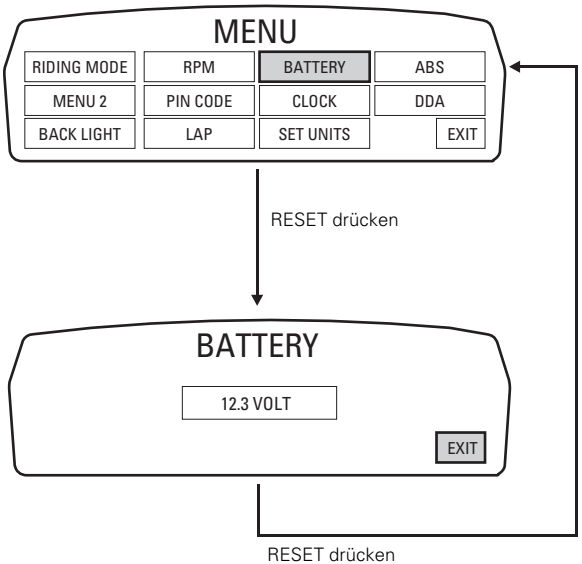

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
BATTERY
12.3 VOLT
EXIT
RESET drücken

Abb. 57

D

Funktion - Uhreinstellung

Diese Funktion ermöglicht eine Einstellung der Uhrzeit.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann kann durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „CLOCK" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigt werden.
In der folgenden Anzeige wird die Angabe „SETTING" grün markiert (3, Abb. 58). Zum Ändern der im Cockpit am Lenker angezeigten Uhrzeit nun 3 Sekunden lang die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken, daraufhin wird die Angabe „SETTING" auf grauem Hintergrund markiert (4, Abb. 58).

D

Einstellung der Uhrzeit

Beim Öffnen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM" auf; durch Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" blinkt daraufhin die Angabe „PM" auf;
durch Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 schaltet beim Übergang von „AM" auf „PM" auf 12:00 um).
Drückt man die Taste (1, Abb. 14) „▲", gelangt man in die Einstellfunktion der Stunden, die daraufhin aufblinken.
Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" rückt die Zählung um 1 Stunde weiter. Hält man die Taste (2, Abb. 14) „▼" länger gedrückt, rückt die Zählung dagegen in Sekundenschritten um 1 Stunde weiter (bei längerem Drücken der Taste blinkt die Stundenangabe nicht).
Drückt man die Taste (1, Abb. 14) „▲", gelangt man in die Einstellfunktion der Minuten, die in diesem Fall aufblinken.
Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" rückt die Zählung um 1 Minute weiter. Hält man die Taste (2, Abb. 14) „▼" länger gedrückt, rückt die Zählung dagegen in Sekundenschritten um 1 Minute weiter.
Wird die Taste (2, Abb. 14) „▼" länger als 5 Sekunden gedrückt gehalten, kommt es zu einer schneller durchlaufenden Anzeige, d.h. 1 Einheit pro 100 ms (wird die Taste (2, Abb. 14) „▼" länger gedrückt, blinken die Sekunden nicht auf).
Auf das Drücken der Taste (1, Abb. 14) „▲" wird das Einstellverfahren beendet und die Angabe „SETTING" am Display am Tank wird erneut grün markiert (5, Abb. 58).
Zum Verlassen der Funktion, die Angabe „EXIT" wählen, dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Hinweis

Nach einer Unterbrechung der Batterieversorgung wird nach erneutem Herstellen der Spannungsversorgung und dem nächsten „Key-On" die Uhrzeit rückgesetzt (beginnt automatisch bei 00:00).

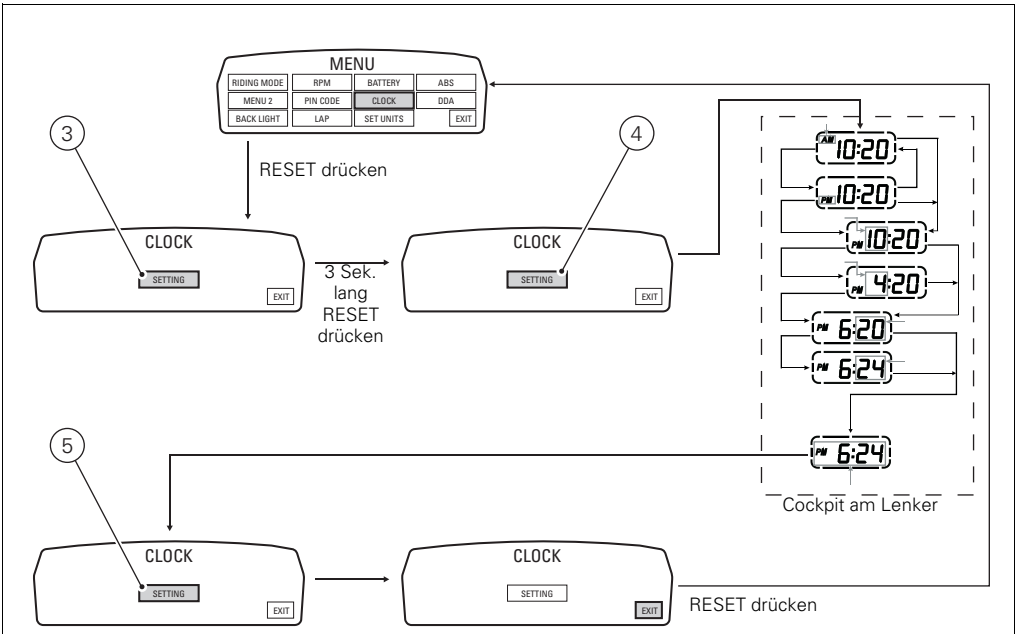

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
3
RESET drücken
CLOCK
SETTING
EXIT
3 Sek. lang RESET drücken
4
CLOCK
SETTING
EXIT
AM 10:20
PM 10:20
PM 10:20
PM 4:20
PM 6:20
PM 6:24
PM 6:24
Cockpit am Lenker
5
CLOCK
SETTING
EXIT
CLOCK
SETTING
EXIT
RESET drücken

Abb. 58

Funktion Änderung der Maßeinheit

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit der angezeigten Werte.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „SET UNITS" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" der Wert der Maßeinheit wählen, die geändert werden soll, dann erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Am Cockpit werden nun die Maßeinheiten angezeigt, die geändert werden können. Über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Maßeinheit wählen, die geändert werden soll, dann erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

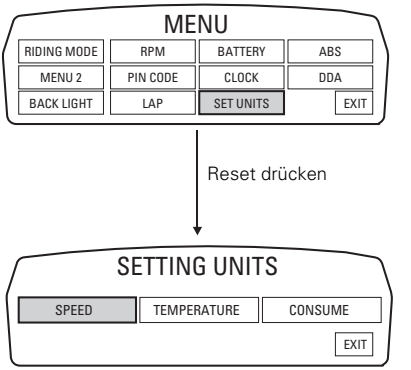


Abb. 59

Einstellung von „SPEED“

Diese Funktion ermöglicht eine Änderung der Maßeinheit, in der die Geschwindigkeit angezeigt wird (und demzufolge auch die der hinterlegten Strecke).
Am Display wird die momentan eingestellte Maßeinheit auf grünem Hintergrund markiert. Den linken Pfeil über die Taste (1, Abb. 14) „▲“ oder (2, Abb. 14) „▼“ auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Wird die Einstellung gespeichert, werden die eventuell neu eingestellten Maßeinheiten beim Übergang auf die Hauptanzeige dort angezeigt.

1) km/h: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL: km
- Fahrzeuggeschwindigkeit und DURCHSCHNITTLICHE Geschwindigkeit (SPEED AVG): km/h

2) mph: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- TOT, TRIP1, TRIP2, TRIP FUEL: Meilen
- Fahrzeuggeschwindigkeit und DURCHSCHNITTLICHE Geschwindigkeit (SPEED AVG): mph.

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT“ die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Einstellung von „TEMPERATURE“

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit der angezeigten Temperatur.
Am Display wird die momentan eingestellte Maßeinheit auf grünem Hintergrund markiert. Den linken Pfeil über die Taste (1, Abb. 14) „▲“ oder (2, Abb. 14) „▼“ auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.

Wird die Einstellung gespeichert, werden die eventuell neu eingestellten Maßeinheiten beim Übergang auf die Hauptanzeige dort angezeigt.

3) °C: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- Temperatur der Motorkühlflüssigkeit und T_AIR: °C

4) °F: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- Temperatur der Motorkühlflüssigkeit und T_AIR: °F

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT“ die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Einstellung von „CONSUME"

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit der angezeigten Werte des Durchschnittlichen und des Momentanen Verbrauchs.
Am Display wird die momentan eingestellte Maßeinheit auf grünem Hintergrund markiert. Den linken Pfeil über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen und diese durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) bestätigen.
Wird die Einstellung gespeichert, werden die eventuell neu eingestellten Maßeinheiten beim Übergang auf die Hauptanzeige dort angezeigt.

D

5) km/l: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- CONS. und CONS. AVG: Km/L
6) L/100: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- CONS. und CONS. AVG: L/100
7) mpgal UK: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- CONS. und CONS. AVG: mpgal UK:
8) mpgal USA: wird diese Einstellung gewählt, werden die folgenden Wertangaben in dieser Maßeinheit angezeigt:
- CONS. und CONS. AVG: mpgal USA:

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

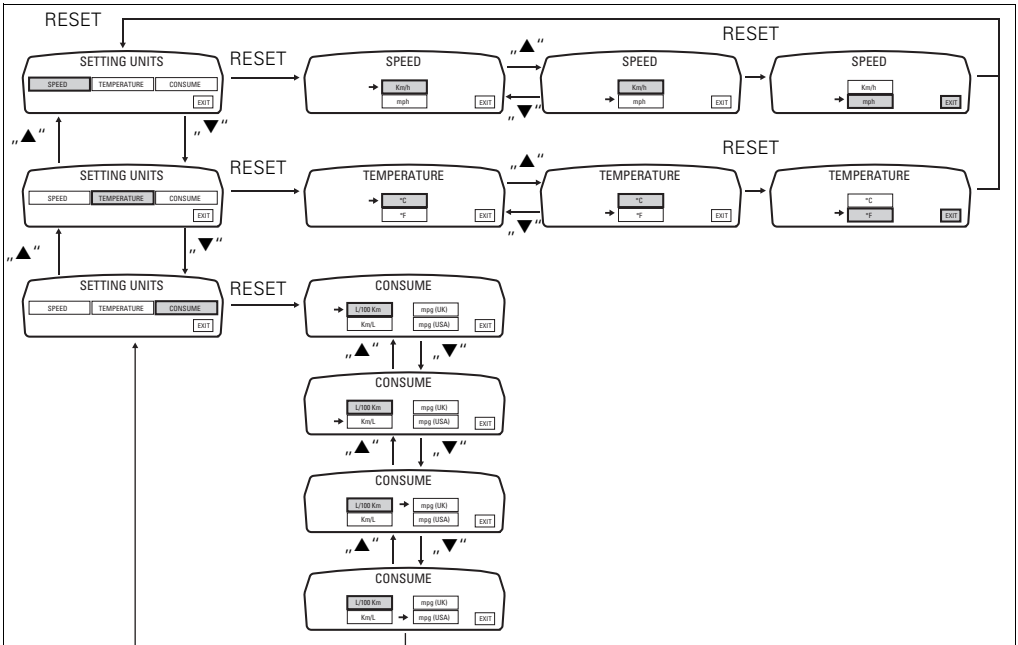

RESET
SETTING UNITS
SPEED
TEMPERATURE
CONSUME
EXIT
RESET
SPEED
Km/h
mph
EXIT
SPEED
Km/h
mph
EXIT
SPEED
Km/h
mph
EXIT
RESET
SETTING UNITS
SPEED
TEMPERATURE
CONSUME
EXIT
RESET
TEMPERATURE
°C
°F
EXIT
TEMPERATURE
°C
°F
EXIT
TEMPERATURE
°C
°F
EXIT
RESET
SETTING UNITS
SPEED
TEMPERATURE
CONSUME
EXIT
RESET
CONSUME
L/100 Km
Km/L
mpg (UK)
mpg (USA)
EXIT
CONSUME
CONSUME
CONSUME

Abb. 60

D

Funktion - ABS Ausschaltung

Unter dieser Funktion kann das ABS-System aus- oder eingeschaltet werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „ABS" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.
Am Display wird der Zustand der Funktion angegeben (ON in Grün oder OFF in Gelb). Den linken Pfeil nun über die Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" auf die neue Einstellung bringen, dann 3 Sekunden lang die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und so bestätigen.
Nach Ablauf der 3 Sekunden überprüft das System, ob das Verfahren effektiv erfolgreich beendet wurde. Während dieser Überprüfung wird die Angabe „PLEASE WAIT…" eingeblendet.
Nach erfolgter Überprüfung, wird die neu eingestellte Bedingung angezeigt.

Hinweis

Sollte diese Funktion während dieses Verfahrens nicht ausgeschaltet worden sein, sollte es wiederholt werden. Sollte das Problem weiterhin vorliegen, muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

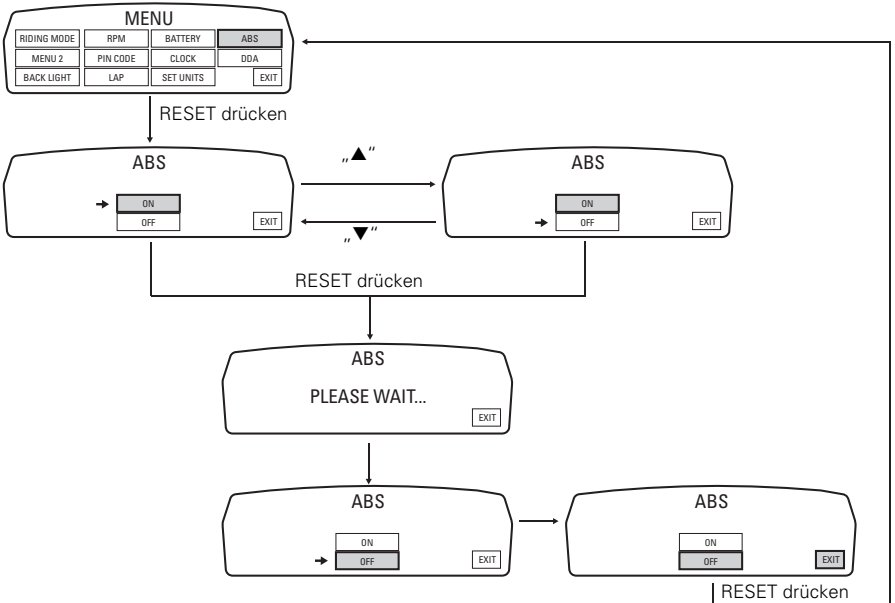

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
ABS
ON
OFF
EXIT
„▲“
„▼“
ABS
ON
OFF
EXIT
RESET drücken
ABS
PLEASE WAIT...
EXIT
ABS
ON
OFF
EXIT
ABS
ON
OFF
EXIT
RESET drücken

Abb. 61

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich im Kopfteil eine elektronische Vorrichtung, die beim Einschalten des Motorrads das von einer unter der Sitzbank angeordneten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Anlassverfahren unterschiedlich ausfällt und anhand dessen, das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 62)

Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:
- 1 aktiver Schlüssel (1, Abb. 62)
- 1 passiver Schlüssel (2, Abb. 62)

Sie enthalten den Code, der vom „Hands Free"-System für das „Key-On" in unterschiedlichen Modalitäten genutzt wird.

Beim aktiven Schlüssel (1, Abb. 63) handelt es sich um den für den normalen Einsatz bestimmten Schlüssel. Wird die Taste (A, Abb. 63) gedrückt, klappt das Metallteil des Schlüssels vollständig aus, Position (B, Abb. 63). Drückt man auf die Taste (A, Abb. 63) kann das Metallteil in eine Zwischenposition gebracht (C, Abb. 63) werden. Befindet es sich in dieser Position, wird es bei Loslassen der Taste festgestellt.
Zum Einklappen das Metallteil einfach in den Schlüsselgriff eindrücken.

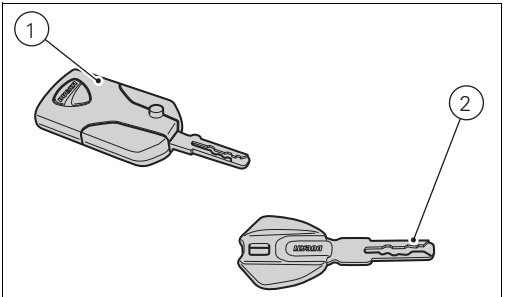


Abb. 62

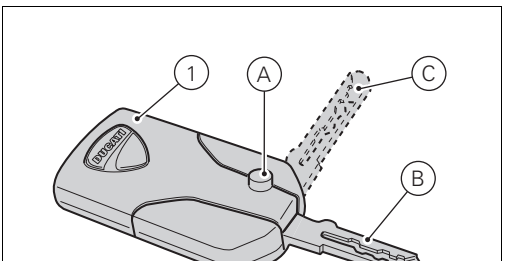


Abb. 63

Im aktiven Schlüssel befindet sich eine Batterie, die ausgewechselt werden muss, sobald beim Einschalten des Cockpits die „Warning" bezüglich einer schwachen Schlüsselbatterie (Abb. 64) angezeigt wird.

Hinweis

In diesen Fällen wird empfohlen die Schlüsselbatterie so bald wie möglich auszuwechseln (Seite 88).

Sobald der Ladezustand unter einen gewissen Grenzbereich absinkt, kann der Schlüssel nur im passiven Modus verwendet werden, d.h. wie der als passiver Schlüssel: in diesem Fall wird am Cockpit keine Meldung eingeblendet.

Achtung

Nie mit einem in das Tankverschluss- oder Sitzbankschloss eingesteckten Schlüssel (1 oder 2, Abb. 62) fahren, da er sich lösen und damit eine potenzielle Gefahr erzeugten könnte. Darüber hinaus könnte es durch Stöße zu Schäden am mechanischen Schlüsselteil und am integrierten Chip kommen.
Auch bei Fahren bei widrigen Wetterbedingungen und eingestecktem Schlüssel kann es zu Schäden am darin integrierten Chip kommen.
Den Schlüssel nicht am Motorrad stecken lassen, da er nicht wasserdicht ist und daher dabei beschädigt werden könnte.

Abb. 64

D

Wechsel der Batterie im aktiven Schlüssel

Ausschließlich nur Lithium-Ionen-Batterien CR 2032 mit 3 Volt verwenden.

Hinweis

Nach erfolgtem Batteriewechsel ist keine erneute Schlüsselprogrammierung erforderlich.

D

Den Metallteil der Batterie herausnehmen.
Die Kunststoffhälften des Schlüsselgriffs durch Ansetzen einer Hebelwirkung mit Hilfe eines großen Geldstücks (2€) wie auf der Abb. 65 dargestellt öffnen.

Wichtig

Das Geldstück nur am angegeben Punkt ansetzen. Keine anderen Gegenstände verwenden oder an anderen, als den angegebenen Punkten ansetzen, da der integrierte Chip und/oder sich Schutzdichtung beschädigt werden könnten.

Nachdem die Kunststoffhälften voneinander getrennt wurden, die Leiterplatte (1, Abb. 66) mit Hilfe einer VORSICHTIG darunter und mit einem Schlitzschraubendreher angesetzten Hebelwirkung, so wie auf der Abbildung dargestellt, herausnehmen.

Wichtig

Die Spitze des Schlitzschraubendrehers etwas unter der Leiterplatte einfügen und maximale Vorsicht walten lassen, dass sie dabei nicht beschädigt wird. Weder die Batterie noch die entsprechende Aufnahme beanspruchen.

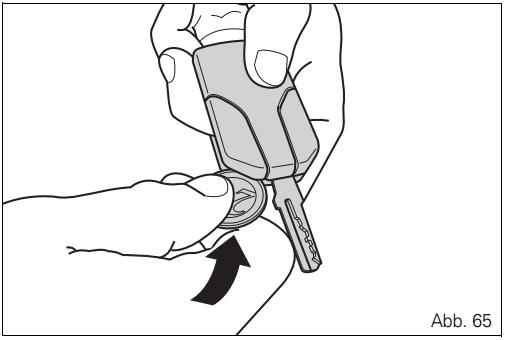


Abb. 65

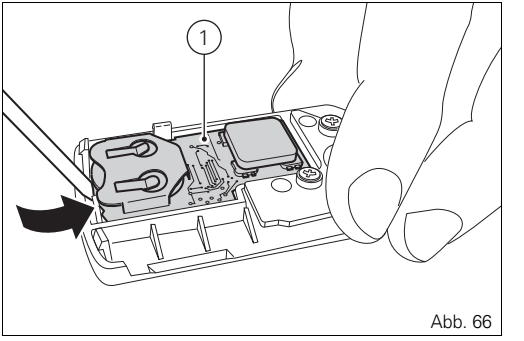


Abb. 66

Die Batterie (2, Abb. 67) von der Leiterplatte (1, Abb. 67) abziehen und durch eine neue ersetzen.
Auf die Polaritäten achten: der Pluspol (+) muss nach oben gerichtet werden.

Wichtig
Ausschließlich Batterien des vorgeschriebenen Typs verwenden.

Die Leiterplatte (1, Abb. 68) auf der Seite mit Batterie (2, Abb. 68) erneut in die Kunststoffhälfte einfügen.

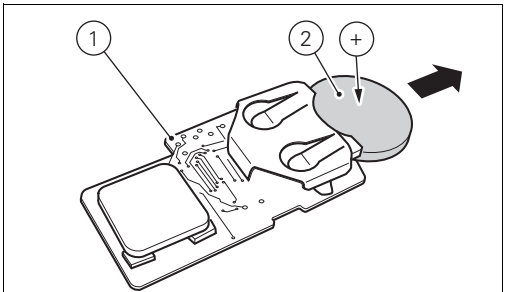


Abb. 67

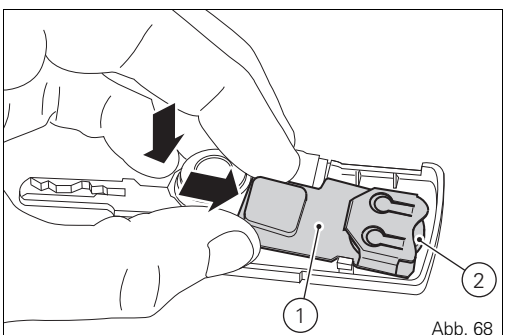


Abb. 68

D

Leicht auf die Antenne (3, Abb. 69) der Leiterplatte drücken, bis das Klicken der erfolgten Verankerung zu hören ist.

Die beiden Griffhälften untereinander auf Übereinstimmung bringen, an den durch die Pfeile gekennzeichneten Bereiche (Abb. 70) drücken und sie so schließen.
Sicherstellen, dass das dem Schließen typische „Klicken" abgegeben wird und dass der Schlüssel gut geschlossen resultiert.

D

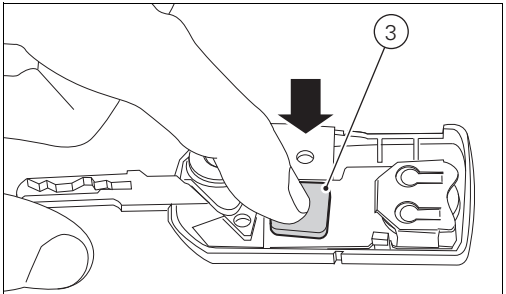


Abb. 69

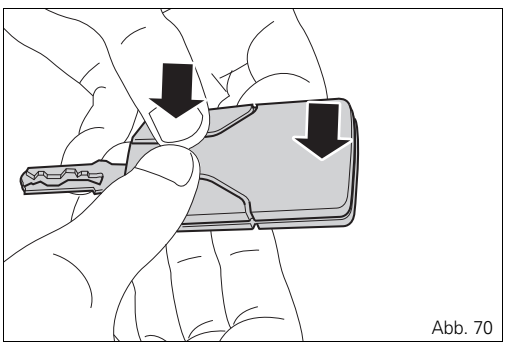


Abb. 70

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Ducati Kundendienstnetz wenden und muss alle noch verfügbaren befindlichen Schlüssel vorlegen.
Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.
Der Kunde kann vom Ducati Kundendienst auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Freigabeverfahren des Immobilizers (Wegfahrsperre)

Dieses Verfahren ermöglicht einen „zeitweiligen" Anlass des Fahrzeugs im Fall einer Funktionsstörung am HF-System (Hands Free).

Hinweis

Die Funktion PIN CODE muss durch vorherige Eingabe eines eigenen 4-stelligen PIN-Codes ins Cockpit aktiviert werden, andernfalls ist auch der zeitweilige Anlass im Fall einer auftretenden Funktionsstörung nicht möglich.

D

Achtung

Der PIN-Code muss immer vom Eigentümer des Fahrzeugs aktiviert (gespeichert) werden. Sollte bereits ein PIN als gespeichert resultieren, muss man sich an einen Ducati Vertragshändler wenden, um die Funktion „rücksetzen" zu lassen. Der Ducati Vertragshändler könnte Sie im Rahmen dieses Verfahrens dazu auffordern, sich als effektiver Besitzer des Fahrzeugs auszuweisen.

Funktion - PIN CODE-Aktivierung

Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „PIN CODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.

Hinweis

Wird beim Öffnen dieser Funktion „MODIFY PIN CODE" angezeigt, ist dies ein Hinweis darauf, dass bereits ein PIN eingegeben und die Funktion damit aktiv geschaltet wurde.

Werden beim Öffnen der Funktion am Display dagegen „INSERT NEW PIN CODE" und darunter vier Striche „----" auf grünem Hintergrund markiert, kann ein entsprechender 4-stelliger Code eingegeben werden.

Eingabe des Codes:
dann die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" wird die markierte Nummer, von „0" bis „9", gesteigert, um schließlich wieder auf „0" zurückzuspringen.
Zum Bestätigen der Nummer die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Das Verfahren so lange fortsetzen bis die vierte Ziffer eingegeben wurde.
Erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken und so die Angabe „MEMORY" markieren.
Zum Speichern des eingegebenen PIN-Codes 3 Sekunden lang die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken, sobald die Angabe „MEMORY" auf grünem Hintergrund markiert wird.
Als Bestätigung der erfolgten PIN-Speicherung wird circa 2 Sekunden lang „MEMORIZED" am Display angezeigt, dann automatisch die Angabe „EXIT" markiert.
Ab diesem Moment wird bei erneutem Öffnen der Funktion „PIN CODE" die Angabe „MODIFY PIN CODE" eingeblendet. Daraufhin kann der PIN erneut und so oft wie gewünscht geändert werden.
Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

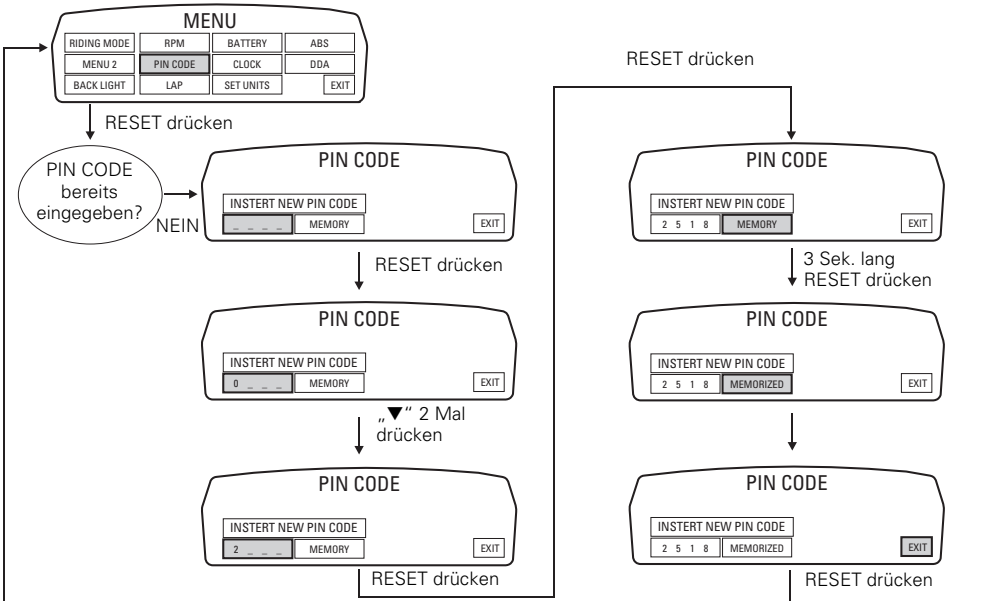

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
PIN CODE bereits eingegeben?
NEIN
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
_ _ _ _
MEMORY
EXIT
RESET drücken
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
0 _ _ _
MEMORY
EXIT
„▼" 2 Mal drücken
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
2 _ _ _
MEMORY
EXIT
RESET drücken
RESET drücken
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
2 5 1 8
MEMORY
EXIT
3 Sek. lang RESET drücken
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
2 5 1 8
MEMORIZED
EXIT
PIN CODE
INSTERT NEW PIN CODE
2 5 1 8
MEMORIZED
EXIT
RESET drücken

Abb. 71

D

Funktion - PIN CODE-Änderung

Unter dieser Funktion kann der eigene 4-stellige PIN CODE geändert werden.
Zum Öffnen dieser Funktion muss zunächst das auf Seite 48 dargestellte „Setting"-Menü abgerufen werden, dann können durch Betätigen der Taste (1, Abb. 14) „▲" oder (2, Abb. 14) „▼" die Funktion „PIN CODE" gewählt und durch Drücken der Reset-Taste (12, Abb. 12) die nächste Seite geöffnet werden.

D

Hinweis

Werden nach dem Öffnen dieser Funktion die Angabe „INSERT NEW PIN CODE" und die Striche „----" angezeigt, ist dies ein Hinweis darauf, dass die Funktion nicht aktiv geschaltet ist, da bisher kein PIN CODE eingegeben wurde. Den eigenen PIN den Beschreibungen im vorausgehenden Paragraph „Funktion PIN CODE-Aktivierung" gemäß eingeben.

Werden beim Öffnen der Funktion am Display dagegen „MODIFY PIN CODE" und darunter „OLD PIN" sowie vier Striche „----" auf grünem Hintergrund markiert, kann der 4-stellige Code eingegeben werden.

Hinweis

Eine Änderung des PIN-Codes ist nur möglich, wenn man den bereits gespeicherten PIN kennt.

Nun muss der „alte" PIN (OLD PIN) eingegeben werden. Die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" wird die markierte Nummer von „0" bis „9" gesteigert, um schließlich wieder auf „0" zurückzuspringen.

Zum Bestätigen der Nummer die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Das Verfahren so lange fortsetzen, bis die vierte Ziffer eingegeben wurde.
Zum Bestätigen erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Wurde ein falscher Code eingegeben, schaltet das Cockpit wieder auf die Anzeige der vier Striche „----" um, so dass ein neuer Eingabeversuch des Codes möglich ist.
Resultiert der Code als korrekt, werden circa 2 lang automatisch die Angabe „CORRECT" auf grünem Hintergrund, dann neben der Angabe „NEW PIN", die vier Striche „----" markiert. Nun kann der 4-stellige „neue" Code eingegeben werden. Die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" wird die markierte Nummer von „0" bis „9" gesteigert, um schließlich wieder auf „0" zurückzuspringen. Zum Bestätigen der Nummer die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Das Verfahren so lange fortsetzen, bis die vierte Ziffer eingegeben wurde. Zum Bestätigen erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken. Die Angabe „MEMORY" wird automatisch markiert.
Zum Speichern des eingegebenen neuen PIN-Codes 3 Sekunden lang die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken, sobald die Angabe „MEMORY" auf grünem Hintergrund markiert wird. Als Bestätigung der erfolgten Speicherung des neuen PIN-Codes wird circa 2 Sekunden lang „MEMORIZED" am Display angezeigt, dann automatisch die Angabe „EXIT" markiert. Zum Verlassen der Einstellfunktion bei markierter Angabe „EXIT" die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.

Hinweis

Der PIN CODE kann so oft wie gewünscht geändert werden.

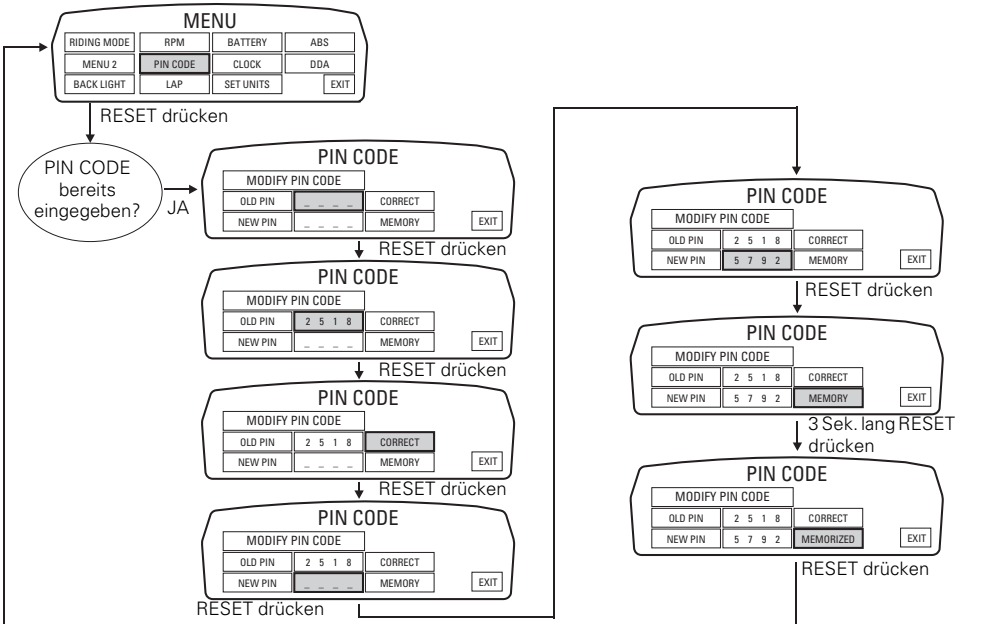

MENU
RIDING MODE
RPM
BATTERY
ABS
MENU 2
PIN CODE
CLOCK
DDA
BACK LIGHT
LAP
SET UNITS
EXIT
RESET drücken
PIN CODE bereits eingegeben?
JA
PIN CODE
MODIFY PIN CODE
OLD PIN
NEW PIN
CORRECT
MEMORY
EXIT
RESET drücken
2 5 1 8
5 7 9 2
MEMORIZED
3 Sek. lang RESET drücken

Abb. 72

D

Lichterkontrollsteuerung

Scheinwerferkontrollsteuerung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, indem das Ausschalten des Scheinwerfers automatisch geregelt wird.
Beim Key-On bleiben die Fern- und Abblendlichter ausgeschaltet (Off).
Beim Anlassen des Motors wird das Abblendlicht automatisch eingeschaltet; ab diesem Moment funktioniert es dann im „normalen" Betrieb: Nun kann man von Abblendlicht auf Fernlicht (über die Taste 11, Abb. 12) umschalten oder die Funktion „FLASH" (über die Taste 11, Abb. 12) betätigen. Erfolgt beim Key-on kein Motoranlass, können die Lichter trotzdem, durch Drücken der Taste am linken Fern-/Abblendlichter-Umschalter (Taste 11, Abb. 12), aktiviert werden; Auf das „erste" Drücken werden die Abblendlichter aktiviert. Daraufhin kann über diese Taste das Fernlicht aktiviert (und deaktiviert) werden (falls innerhalb von 60 Sekunden kein Motorstart erfolgt, wird das aktivierte Abblend- oder Fernlicht ausgeschaltet).
Sollte der Scheinwerfer vor dem Motorstart anhand des eben beschriebenen Verfahrens aktiviert worden sein, wird er beim Fahrzeuganlass automatisch ausgeschaltet und, sobald der Motor läuft, erneut aktiviert.

Blinker (automatisches Ausschalten)

Das Cockpit steuert die automatische Rückstellung der Blinker.
Nach Einschalten der beiden Blinker kann deren Funktion über die Reset-Taste (12, Abb. 12) ausgeschaltet werden. Sollte dieses „Reset" nicht in manueller Weise erfolgen, schaltet das Cockpit die Blinkerfunktion nach Hinterlegen einer Strecke von 500 m (0,3 Meilen) nach dem Aktivieren des Blinkers automatisch wieder aus.
Die Zählung der für das automatische Rückstellen zu hinterlegenden Strecke wird bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h (50 mph) aktiviert.
Wird die Steckenberechnung für die automatische Rücksetzung aktiviert und daraufhin die Geschwindigkeit von 80 km/h (50 mph) überschritten, wird die Berechnung unterbrochen und wieder aufgenommen, sobald die Geschwindigkeit wieder unter diesen Schwellenwert absinkt.

Funktion - „Parking“

In dieser Funktion kann der Modus „PARKING“ abgerufen werden.
Die „PARKING“ Funktion ermöglicht das Aktivieren des vorderen und des hinteren Standlichts, so dass das abgestellte Fahrzeug erkenntlich ist.
Diese Funktion kann durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼“ in den ersten 60 Sekunden nach Ausschalten des Motorrads aktiviert werden.
Wurde die Funktion aktiviert, wird die entsprechende Angabe 5 Sekunden lang am runden Display angezeigt und die Lichter bleiben 2 Stunden eingeschaltet. Nach Ablauf der 2 Stunden erlöschen sie automatisch.

Zum Unterbrechen der Funktion ist ein Ein-/Ausschalten des Fahrzeugs (Key-On / Key-Off) erforderlich.

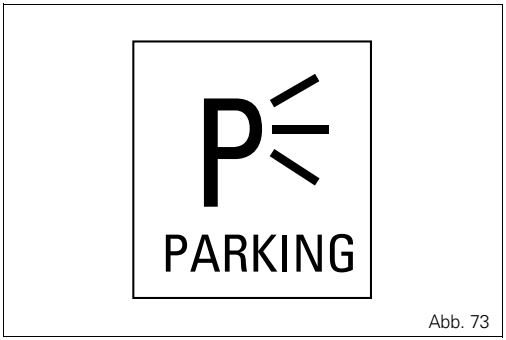


Abb. 73

Hinweis

Sollte es in irgendeinem Moment, in dem diese Funktion aktiv geschaltet ist, zur Unterbrechung der Batterieversorgung kommen, wird diese Funktion bei erneuter Spannungsversorgung durch das Cockpit deaktiviert.

Achtung

Ein häufiges Verwenden dieser Funktion könnte zur erheblichen Reduzierung der Batterieladung führen. Ducati empfiehlt diese Funktion nur im erforderlichen Fall zu verwenden.

Anzeige „Lenker in möglicher Sperrposition“

Über diese Funktion wird darauf hingewiesen, dass sich der Lenker in einer Position befindet, in der die Lenkersperre eingelegt werden kann.

Die Sensoren erfassen, dass sich der Lenker in den ersten 60 Sekunden nach dem Ausschalten des Fahrzeugs in entsprechender Position befindet und das Cockpit aktiviert max. 5 Sekunden lang die entsprechende Angabe am Display.

D

Abb. 74

Anzeige „Lenkersperre eingelegt“

Diese Funktion weist darauf hin, dass die Lenkersperre eingelegt wurde.
Innerhalb der ersten, dem Ausschalten des Fahrzeugs folgenden 60 Sekunden kann die Lenkersperre eingelegt werden, indem man die Taste „RUN“ nach unten drückt. Resultiert die Lenkersperre als korrekt eingelegt, wird am Display 5 Sekunden lang die entsprechende Meldung angezeigt.

Hinweis

Die Lenkersperre kann nur bei einem sich in entsprechender Einschlagposition befindlichen Lenker erfolgen.

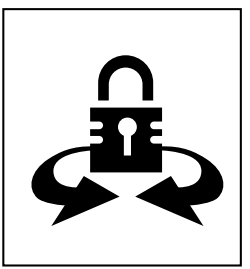


Abb. 75

Bedienelemente

Achtung
In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 76)

1) Cockpit am Lenker.
2) „Hands Free"-System.
3) Cockpit am Tank.
4) Linker Umschalter.
5) Kupplungssteuerhebel.
6) Hinterradbremspedal.
7) Rechter Umschalter.
8) Gasdrehgriff.
9) Vorderradbremshebel.
10) Schaltpedal.

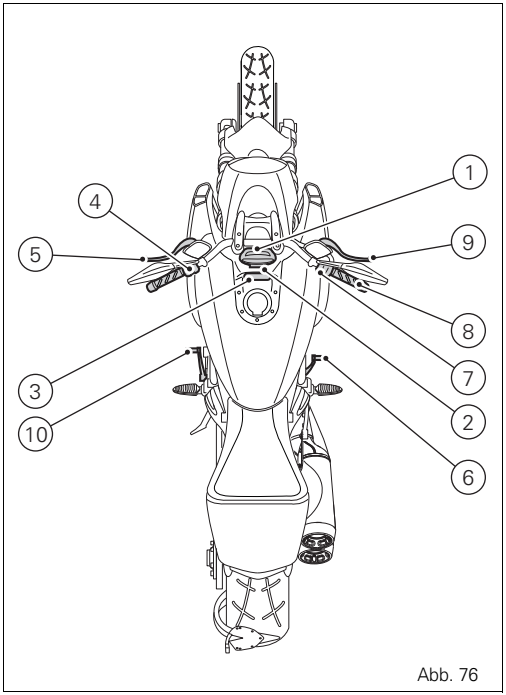


Abb. 76

„Hands Free"-System

Das Hands Free-System setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:

1) Hands Free-Block;
2) Antenne;
3) aktiver Schlüssel;
4) passiver Schlüssel;
5) Tankverschluss mit elektrischer Verriegelung (optionales Zubehör).

D

Die „Hands Free"-Taste (7, Abb. 79) ist am vorderen Tankbereich angeordnet.

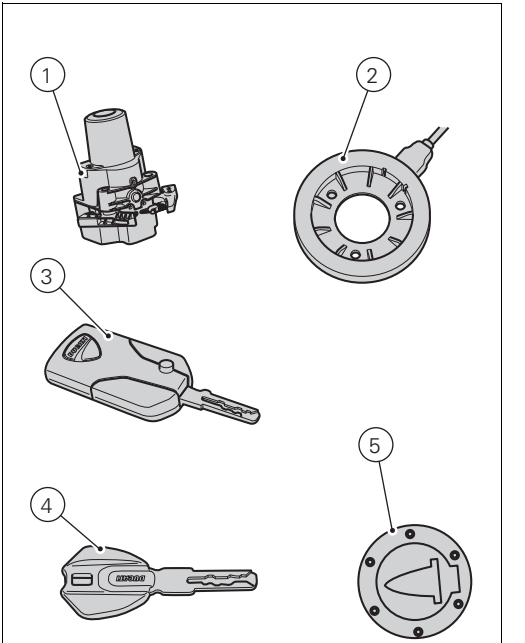


Abb. 77

Einschalten „Key-on“ und Ausschalten „Key-off“ des Hands Free-Systems

Das „Key-on” besteht im Einschalten des Hands Free-Systems und aller seiner elektronischen Vorrichtungen.
Beim „Key-off” handelt es sich um das Ausschalten des Hands Free-Systems und aller seiner elektronischen Vorrichtungen, das auch das Ausschalten des Motors gewährleistet.
Das „Key-on” erfolgt über die Taste (6) am Lenker bzw. am rechten Umschalter oder über die Nottaste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77).
Das „Key-Off” erfolgt ebenfalls über die Taste (6) am Lenker bzw. am rechten Umschalter oder über die Taste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77).

Hinweis

Das Betätigen einer der beiden Tasten (6) oder (7) schließt die Funktion der anderen nicht aus. Bsp.: nach dem Einschalten über die eine Taste ist das Ausschalten über die andere möglich und umgekehrt.

Das „Key-on” kann nur bei Vorhandensein einer der beiden Schlüssel (3, Abb. 77) oder (4, Abb. 77) oder über Eingabe des PIN-Codes erfolgen.
Das „Key-off” ist auch ohne die Schlüssel (3, Abb. 77) oder (4, Abb. 77) möglich.
Das „Key-off” erfolgt bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit gleich Null durch Drücken der Taste (6) am Lenker oder über die „Hands Free”-Taste (7). Bei von Null abweichenden Geschwindigkeiten ist dies nur über die „Hands Free”-Taste (7) möglich.

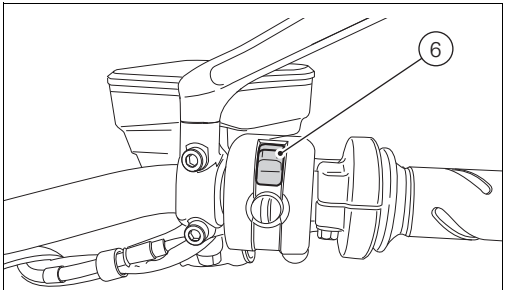


Abb. 78

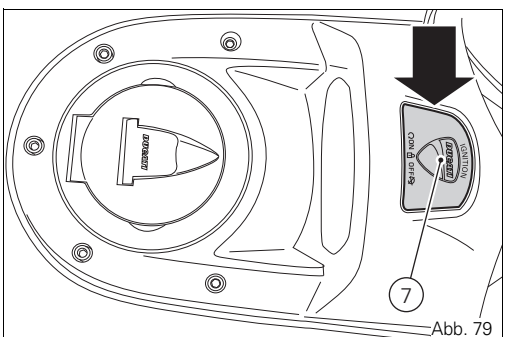


Abb. 79

D

Hinweis

Ein aktiver Schlüssel (3, Abb. 77) mit aufgebrauchter Batterie verhält sich wie ein passiver Schlüssel (4, Abb. 77). Am Cockpit wird der Zustand einer aufgebrauchten Batterie angezeigt.

Das mechanische Teil des Schlüssels (3) wird zum Öffnen des Tankverschlusses sowie des Sitzbankschlosses verwendet.
Das Metallteil des Schlüssels (3) bleibt im Schlüsselkopf verborgen und kann nur durch Drücken der Taste (A, Abb. 80) vollständig ausgeklappt werden (B, Abb. 80). Drückt man auf die Taste (A, Abb. 80) kann das Metallteil in eine Zwischenposition gebracht (C, Abb. 63) werden. Befindet es sich in dieser Position, wird es bei Loslassen der Taste festgestellt.

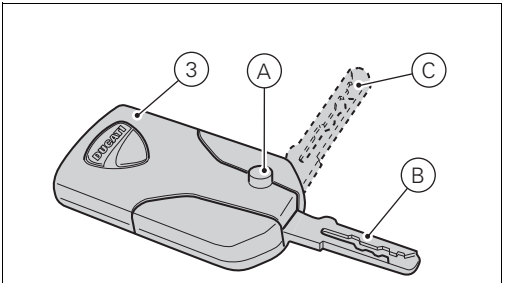


Abb. 80

Hinweis

Bei einem ins „Key-on“ geschalteten Fahrzeug mit „Motor off“ (ausgeschaltetem Motor) schaltet sich das Cockpit nach Ablauf von dreißig Sekunden, in denen kein aktiver Schlüssel (3, Abb. 80) erfasst wurde, automatisch und ohne Einwirken des Benutzers ab.

Key-on/Key-off über die rote Lenkertaste mit aktivem Schlüssel

Das „Key-on" erfolgt auf das Drücken der roten Taste (6) am Lenker in die Position HANDS FREE EIN / AUS und wenn der aktive Schlüssel (3, Abb. 77) vorhanden ist.

Hinweis

Der aktive Schlüssel (3, Abb. 77) verfügt über einen Aktionsbereich von circa 1,5 m und kann daher innerhalb dieses Bereichs beliebig aufbewahrt werden.

Das „Key-off" erfolgt auf das Drücken der roten Taste (6) am Lenker in die Position HANDS FREE EIN / AUS, dies auch wenn der Schlüssel (3, Abb. 77) nicht vorhanden ist, jedoch nur bei einer Geschwindigkeit gleich Null.

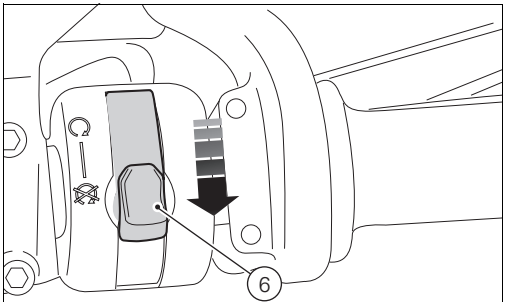


Abb. 81

D

„Key-on/Key-off" über Taste am Hands Free-Block mit aktivem Schlüssel

Das „Key-on" erfolgt auf das Drücken der Taste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77) und einem vorhandenen aktiven Schlüssel (3, Abb. 77).

Hinweis

Der aktive Schlüssel (3, Abb. 77) verfügt über einen Aktionsbereich von circa 1,5 m und kann daher innerhalb dieses Bereichs beliebig aufbewahrt werden.

Das „Key-off" erfolgt auf das Drücken der Taste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77) auch ohne Schlüssel (3, Abb. 77).

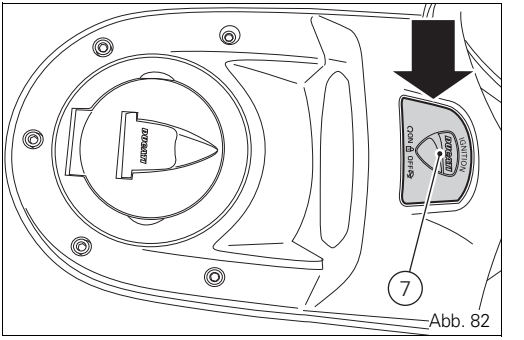


Abb. 82

„Key-on/Key-off" über die rote Lenkertaste mit passivem Schlüssel

Das „Key-on" erfolgt auf das Drücken der roten Taste (6) am Lenker in die Position HANDS FREE EIN / AUS und wenn der passive Schlüssel (4, Abb. 77) vorhanden ist.

Hinweis

Der passive Schlüssel (4, Abb. 77) verfügt über eine auf wenige Zentimeter reduzierte Reichweite, daher muss dieser Schlüssel (4, Abb. 77) nahe an die Antenne (2) gehalten werden. Die Antenne (2) ist nach Abnahme der Sitzbank erreichbar (siehe „Abnahme der Sitzbank" auf Seite 119).

Das „Key-off" erfolgt auf das Drücken der roten Taste (6) am Lenker in die Position HANDS FREE EIN / AUS auch wenn der Schlüssel (4, Abb. 77) nicht vorhanden ist, jedoch nur bei einer Geschwindigkeit gleich Null.

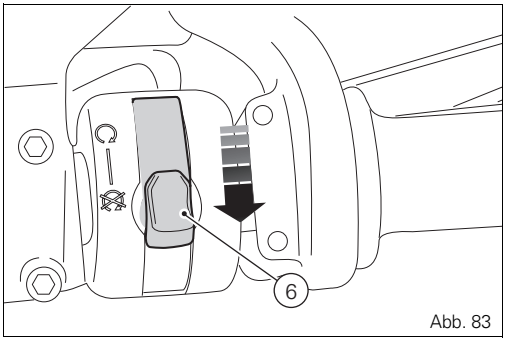


Abb. 83

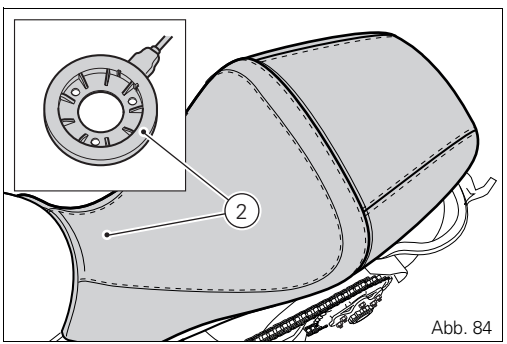


Abb. 84

D

„Key-on/Key-off" über Taste am Hands Free-Block mit passivem Schlüssel

Das „Key-on" erfolgt auf das Drücken der Taste (7) am Hands Free-Block und einem vorhandenen passiven Schlüssel (4, Abb. 77).

Hinweis

Der passive Schlüssel (4, Abb. 77) verfügt über eine auf wenige Zentimeter reduzierte Reichweite, daher muss dieser Schlüssel (4, Abb. 77) nahe an die Antenne (2) gehalten werden. Die Antenne (2) ist nach Abnahme der Sitzbank erreichbar (siehe „Abnahme der Sitzbank" auf Seite 119).

Das „Key-off" erfolgt auf das Drücken der Taste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77) und auch ohne Schlüssel (4, Abb. 77).

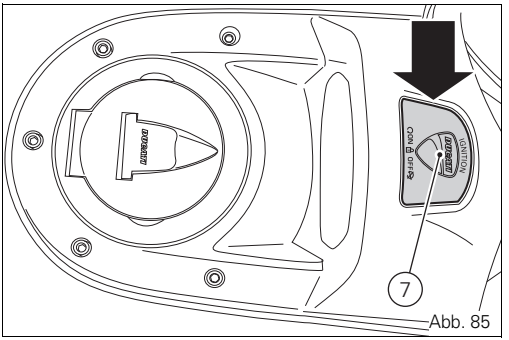


Abb. 85

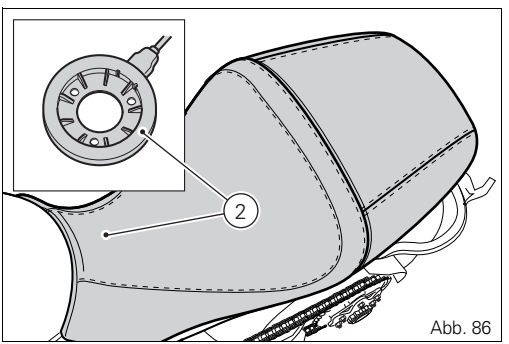


Abb. 86

„Key-on/Key-off" über Eingabe des PIN-Codes (Immobilizer-Freigabe)

Das „Key-on" kann auch durch Drücken der Taste (7) am Hands Free-Block (1, Abb. 77) ohne vorhandene Schlüssel (3, Abb. 77) und (4, Abb. 77) und anhand der Eingabe des PIN-Codes am Cockpit erfolgen.
Das „Key-off" erfolgt durch Drücken der Taste (6) am Lenker / der Taste Hands Free (7) / Motor off „no key".
Nach jeden „Key-off" und bei dem nächstem „Key-on" ohne Schlüssel, muss der PIN-Code erneut eingegeben werden.
Dieser PIN-Code muss der Kunde bei Übernahme des Motorrads eingeben.
Ohne zuvor eingegebenen PIN-Code ist diese Funktion nicht freigeschaltet.
Wird die Hands Free-Taste (7) gedrückt, wird die Rückbeleuchtung des Cockpits und des runden Displays aktiviert und damit die Eingabe des 4-stelligen PIN-Codes ermöglicht. Nach Eingabe des korrekten Pin wird das Cockpit eingeschaltet und der Motoranlass freigegeben.
Die Eingabe des PIN-Codes muss innerhalb von 120 Sekunden erfolgen, nach Ablauf dieser Zeit wird automatisch ein „Key-off" geschaltet.

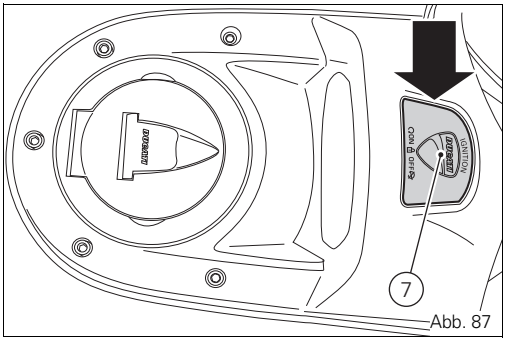


Abb. 87

Funktion - PIN CODE-Eingabe zur Fahrzeugfreigabe

Diese Funktion ermöglicht ein „zeitweises" Einschalten des Fahrzeugs im Fall einer „Funktionsstörung" am HF-System (Hands Free).
Sollte es nicht möglich sein, das Fahrzeug über die normale Starttaste einzuschalten, kann man dazu die „Hands Free"-Taste (7, Abb. 87) drücken, die als „Nottaste" fungiert.

D

Nach Drücken dieser Taste aktiviert das Cockpit die Anzeige von „INSERT PIN CODE" und darunter die vier, grün hinterlegten Striche „----" und gibt damit die Möglichkeit für die Eingabe des 4-stelligen PIN-Codes.

Eingabe des Codes:
die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Auf jedes Drücken der Taste (2, Abb. 14) „▼" wird die markierte Nummer von „0" bis „9" gesteigert, um schließlich wieder auf „0" zurückzuspringen.
Zum Bestätigen der Nummer die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Das Verfahren so lange fortsetzen, bis die vierte Ziffer eingegeben wurde.
Zum Bestätigen erneut die Reset-Taste (12, Abb. 12) drücken.
Resultiert der Code als falsch, schaltet das Cockpit wieder auf die Anzeige der vier Striche „----" um, so dass ein neuer Eingabeversuch des Codes möglich ist.

Hinweis

Bezüglich der zur Verfügung stehenden Eingabeversuche des Codes sind keine Einschränkungen gegeben. Das Cockpit erlischt jedoch automatisch nach Ablauf von 120 Sekunden während eines Codeeingabeversuchs.

Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt er 3 Sekunden lang auf und wird gemeinsam mit der Angabe „CORRECT" angezeigt. Nach Ablauf der 3 Sekunden schaltet das Cockpit wieder in die „normale" Anzeige um (und schaltet alle Anzeigen aktiv).
Ab diesem Moment kann das Fahrzeug über die Start-Taste (Key-on) angelassen werden.

Hinweis

Der Anlass ist solange möglich, bis das Fahrzeug ausgeschaltet wird (Key-off). Liegt das Problem weiterhin vor und muss das Fahrzeug daher nochmals „zeitweise" angelassen werden, muss das gesamte Freigabeverfahren wiederholt werden.

Wichtig

Sollte sich ein solches Startverfahren als erforderlich erwiesen haben, muss man sich so bald wie möglich eine Ducati Vertragswerkstatt wenden, um das Problem beheben zu lassen.

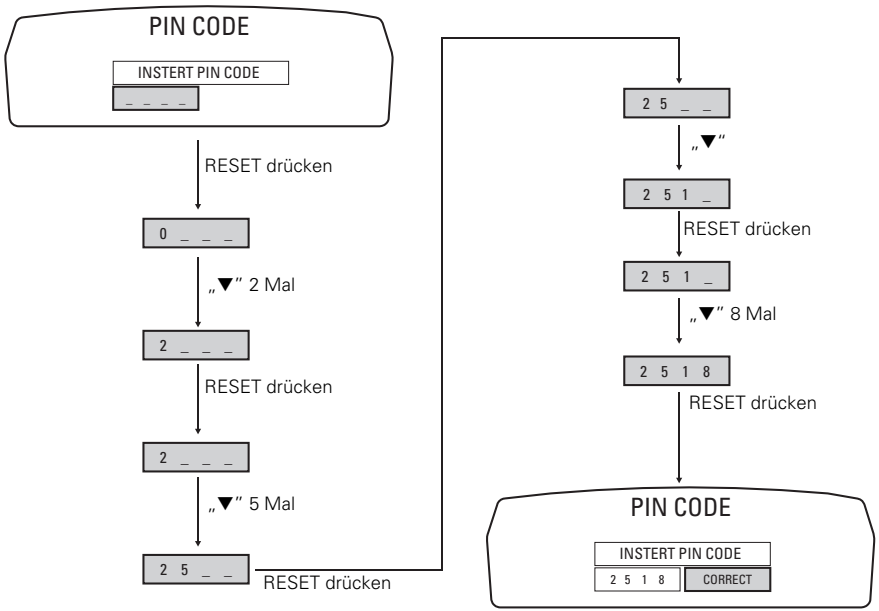

PIN CODE
INSTERT PIN CODE
_ _ _ _
RESET drücken
0 _ _ _
„▼" 2 Mal
2 _ _ _
RESET drücken
2 _ _ _
„▼" 5 Mal
2 5 _ _
RESET drücken
2 5 _ _
„▼"
2 5 1 _
RESET drücken
2 5 1 _
„▼" 8 Mal
2 5 1 8
RESET drücken
PIN CODE
INSTERT PIN CODE
2 5 1 8
CORRECT

Abb. 88

Linker Umschalter (Abb. 89)

1) Wechselschalter, Wahl/Steuerung der Beleuchtungsart, zwei Positionen (Abb. 89):
(A) auf jedes Drücken erfolgt ein Umschalten von eingeschaltetem Abblendlicht auf eingeschaltetes Abblendlicht mit eingeschaltetem Fernlicht.
(B) zur Seite gedrückt = Lichthupe (FLASH), Funktion „Start-Stop lap“.

D

2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen (Abb. 89):
Mittlere Position = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.

3) Blinkerrückstell-, „Riding mode“- und Menü-Navigationstaste.

4) Taste = Hupe.

5) Menünavigations-, Display-Scroll- und Reset-Taste TRIP1 und TRIP2.

6) Menünavigations- und Display-Scroll-Taste.

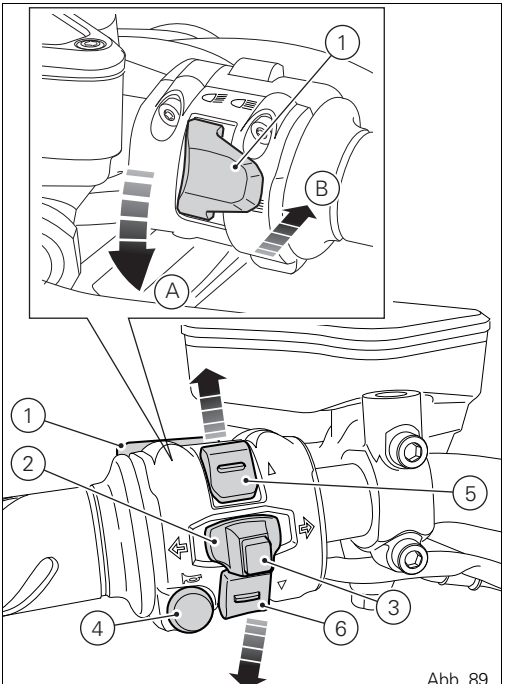


Abb. 89

Kupplungshebel (Abb. 90)

Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

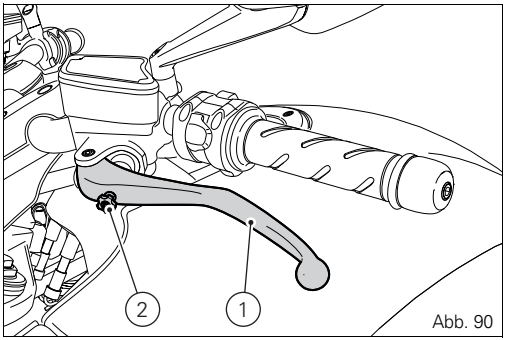


Abb. 90

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig
Die korrekte Verwendung dieser Vorrichtung verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter (Abb. 91)

1) Roter EIN-/AUS-Schalter.
2) Schwarze MOTORSTART-Taste.

Der Schalter (1) verfügt über drei Betriebspositionen:

A) Mitte: RUN OFF. In dieser Position kann der Motor nicht gestartet werden und alle elektronischen Vorrichtungen sind ausgeschaltet.
B) Nach unten gedrückt: EIN-/AUSSCHALTEN. In dieser Postion kann das System eingeschaltet (Key-on) und ausgeschaltet (Key-off) werden.
C) Nach oben gedrückt: RUN ON. Nur in dieser Position kann der Motor durch Drücken der schwarzen Taste (2) gestartet werden.

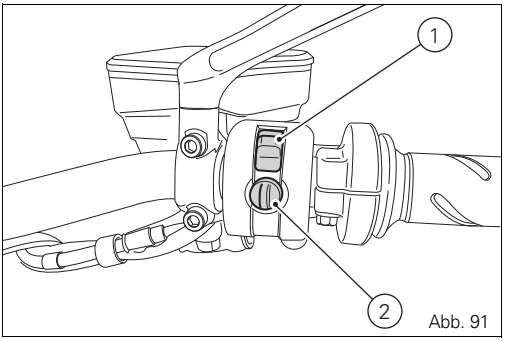


Abb. 91

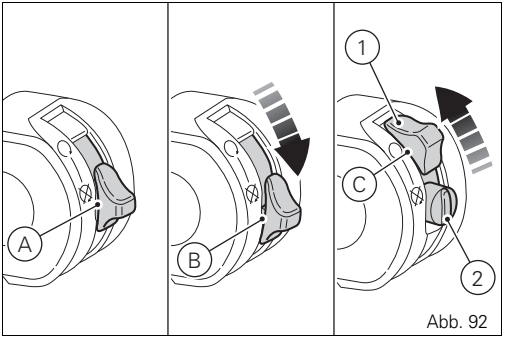


Abb. 92

Gasdrehgriff (Abb. 93)

Über den Gasgriff (1, Abb. 93) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Bei Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

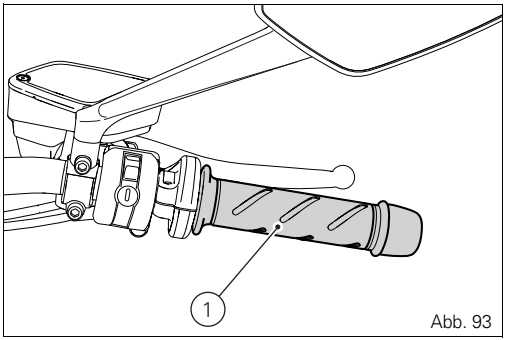


Abb. 93

Vorderradbremshebel (Abb. 94)

Durch Ziehen des Hebels (1, Abb. 94) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel (1, Abb. 94) ist mit einem Rändelknopf (2, Abb. 94) versehen, über den der Abstand zwischen Hebel und Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand kann in einem Bereich von 10 Klicks des Rändelknopfs (2, Abb. 94) eingestellt werden. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

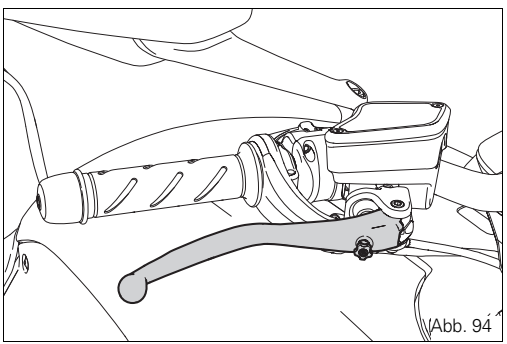


Abb. 94

Hinterradbremspedal (Abb. 95)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1, Abb. 95) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

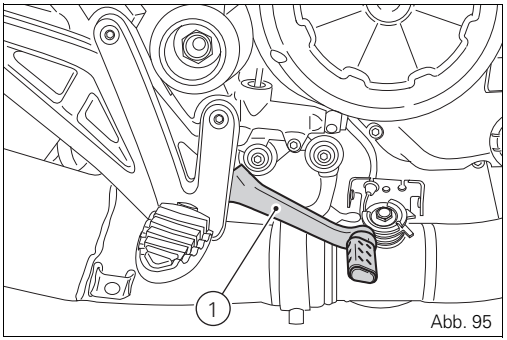


Abb. 95

D

Schaltpedal (Abb. 96)

Das Schaltpedal (1, Abb. 96) verfügt über eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die es automatisch wieder zurückkehrt. Diese Bedingung wird durch Aufleuchten der Anzeige N (2, Abb. 4) im Cockpit angezeigt.
Das Pedal wird wie folgt betätigt:
nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herunterschalten. Damit erlischt die Anzeige N im Cockpit.
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.
Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

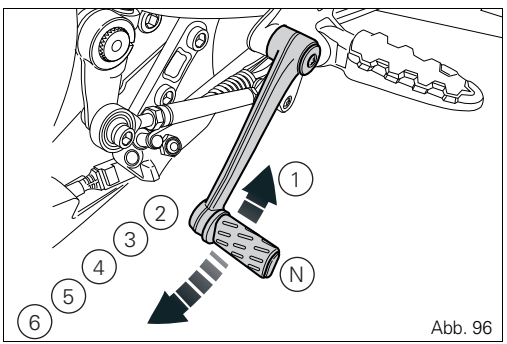


Abb. 96

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremspedal

Um das Motorrad individuell auf jeden Fahrer abstimmen zu können, kann die Position des Schalt- und des Bremspedals zur entsprechenden Fußraste verstellt werden.
Diese Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

Schaltpedal (Abb. 97)

die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

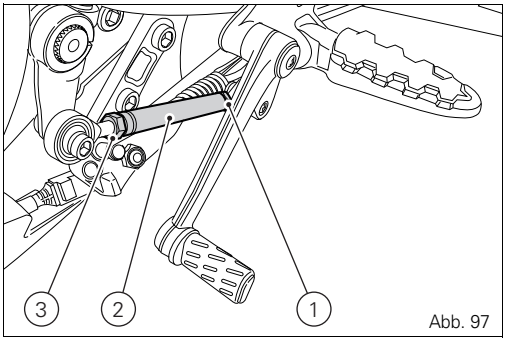


Abb. 97

Hinterradbremspedal (Abb. 98)

Die Kontermutter (7) lockern.
Über die Einstellschraube (6) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen.
Die Kontermutter (7) festziehen.
Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor Ansprechen der Bremse betragen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (10) am Zylinderstab lockern.
Um den Hub zu vergrößern, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben, zum Vermindern lösen.
Die Kontermutter (10) anziehen, dann den Hub erneut kontrollieren.

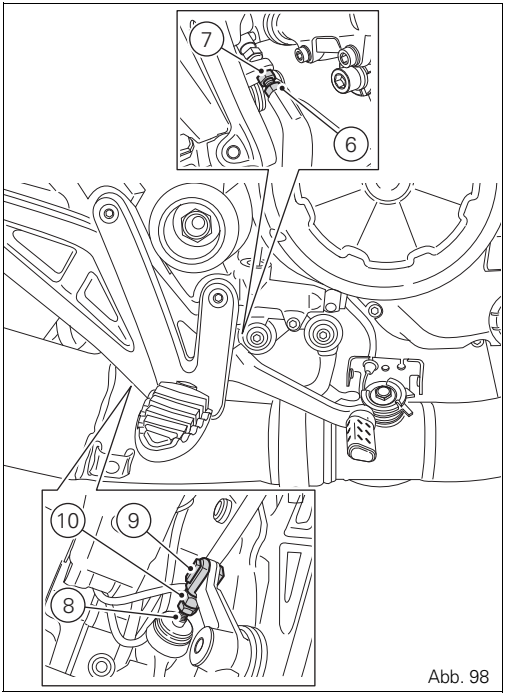


Abb. 98

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

Position am Motorrad (Abb. 99)

1) Kraftstofftankverschluss.
2) Sitzbankschloss.
3) Seitenständer.
4) Rückspiegel.
5) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
6) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein.
7) Katalysator.
8) Auspuffschalldämpfer (siehe „Achtung" auf Seite 137).

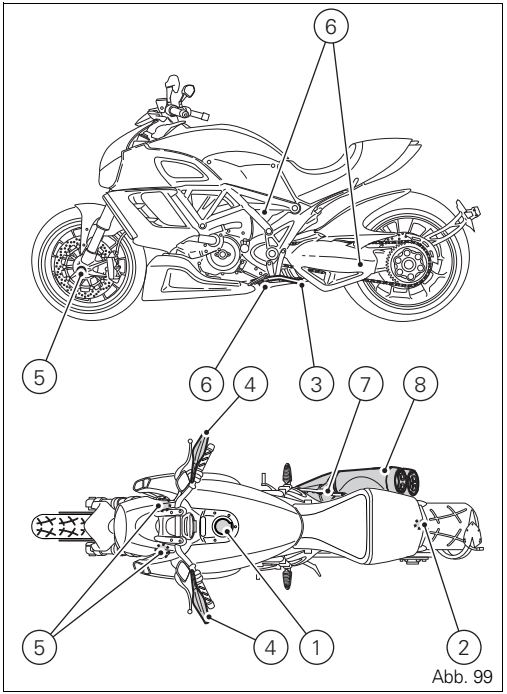


Abb. 99

Kraftstofftankverschluss

Hinweis
Zum Öffnen oder Schließen des Tankverschlusses unter Einsatz des aktiven Schlüssels muss sein Metallteil, so wie auf Seite 86 erklärt, in die Zwischenposition gebracht werden.

D

Öffnen
Den Schutzdeckel (1, Abb. 100) anheben und den aktiven oder passiven Schlüssel in das Schloss einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Verschluss (2, Abb. 101) heben.

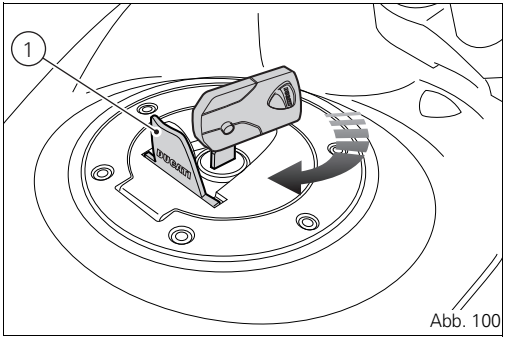


Abb. 100

Schließen
Den Verschluss (2, Abb. 101) mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel abziehen, dann den Schutzdeckel (1, Abb. 100) des Schlosses wieder schließen.

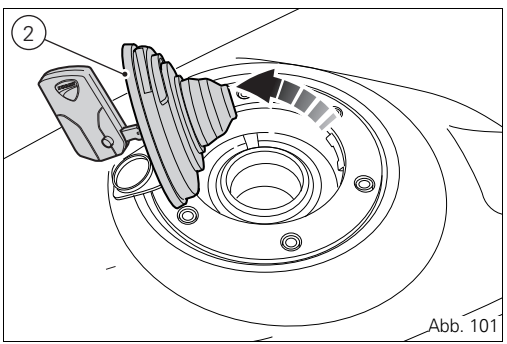


Abb. 101

Hinweis
Das Schließen des Tankverschlusses ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung
Nach jedem Tanken (siehe Seite 140) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

Sitzbankschloss

Nach Öffnen des Sitzbankschlosses (1, Abb. 102) kann die Sitzbank abgenommen werden, dann sind der darunter liegende Bereich sowie die hier angeordneten Vorrichtungen zugänglich.

Abnahme der Sitzbank

Den aktiven oder passiven Schlüssel in das Schloss (1, Abb. 102) stecken, im Uhrzeigersinn drehen und dabei die Sitzbank in der Nähe des Riegels nach unten drücken, um so das Ausrasten der Bolzens zu erleichtern. Die Sitzbank nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Haltern lösen.

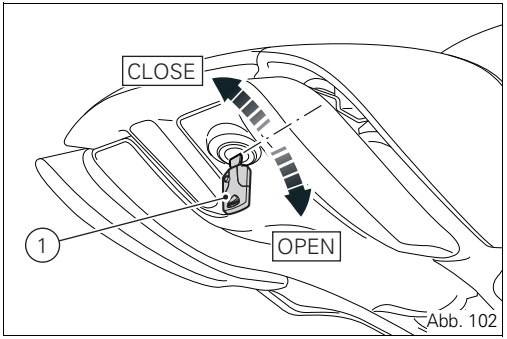


Abb. 102

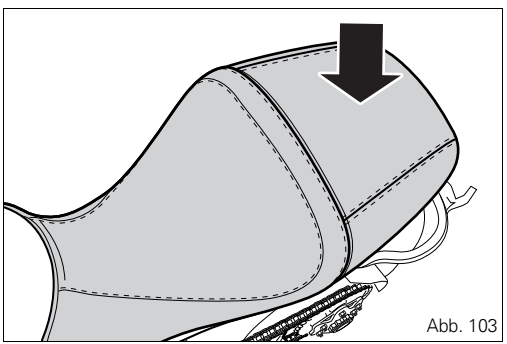


Abb. 103

Helmbefestigungsgurt

Hinweis

Der Helmbefestigungsgurt (2, Abb. 104) befindet sich in der Werkzeugtasche, siehe „Mitgeliefertes Zubehör" auf Seite 141.

Den Gurt durch den Helm ziehen und das Gurtende in den Stift (3, Abb. 104) einführen. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung

Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz bei abgestelltem Motorrad. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

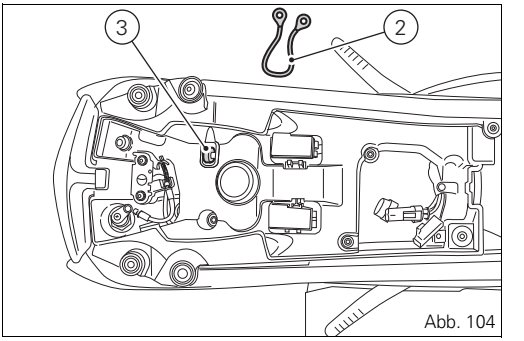


Abb. 104

Montage der Sitzbank

Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt sind. Die Bügel (4) des Sitzbankbodens in die Auskragungen (5) des Rahmens einfügen, dann so lange hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, dass die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.

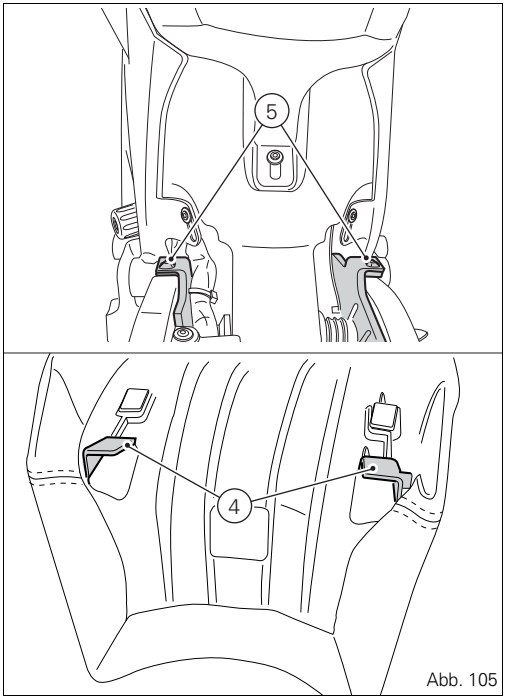


Abb. 105

Seitenständer (Abb. 106)

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit schweren Schäden verbundenem Umfallen des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben drücken.

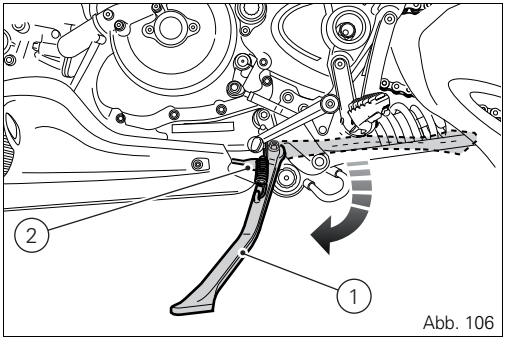


Abb. 106

Hinweis
Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.

Hinweis
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Beifahrerhaltegriff

Der Beifahrerhaltegriff (1, Abb. 107) ist im Heck integriert. Für seinen Auszug muss zunächst die Sitzbank abgenommen (siehe „Abnahme der Sitzbank" auf Seite 119), dann müssen der Knauf (2, Abb. 107) und gleichzeitig der Haltegriff aus seiner Aufnahme angehoben werden (1, Abb. 107), bis er seine maximale Auszugsposition erreicht.

Achtung

Vor dem Benutzen des Haltegriffs muss durch sein Ziehen nach vorne und nach hinten kontrolliert werden, dass er fest in der korrekten Position blockiert ist.

Zum erneuten Einziehen den Knauf (2, Abb. 107) anheben, dann den Beifahrerhaltegriff (1, Abb. 107) so lange in seine Aufnahme zurückschieben, bis er wieder vollständig am Heck (Abb. 108) zum Anliegen kommt, schließlich die Sitzbank wieder montieren (siehe „Montage der Sitzbank" auf Seite 121).

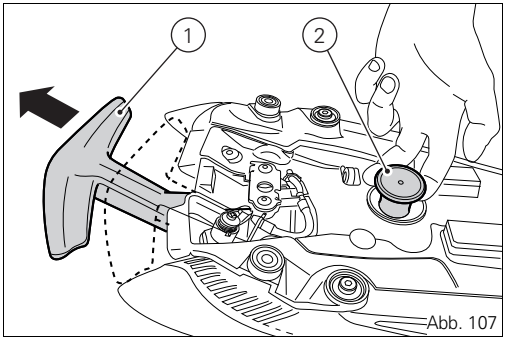


Abb. 107

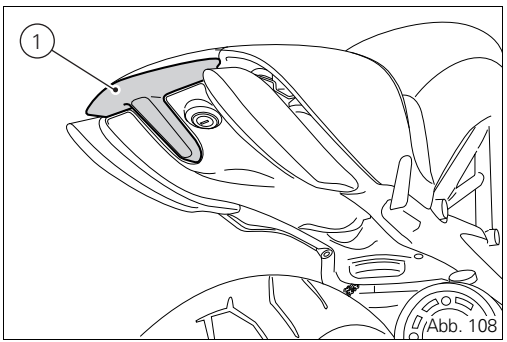


Abb. 108

D

Einstellung der Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads kann sowohl in der Zugstufe (Rückzug) und der Druckstufe der Holme als auch in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) für die Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Abb. 109);
2) für die Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn (Abb. 109);
3) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe (Abb. 110).

D

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen. Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken. Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die am Gabelfuß jedes Gabelholms angeordnete Einstellschraube (3) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe einwirken. Durch Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann die Dämpfung reguliert werden. Wird die Einstellschraube vollständig eingeschraubt, erhält man die Position „0“, die der maximalen Dämpfung entspricht. Beginnt man aus dieser Position heraus und dreht gegen den Uhrzeigersinn, können die entsprechenden Umdrehungen mitgezählt werden. Zur Änderung der Vorspannung der in den Holmen liegenden Feder, die Sechskant-Einstellschraube (2, Abb. 109) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel betätigen und dabei von der vollständig

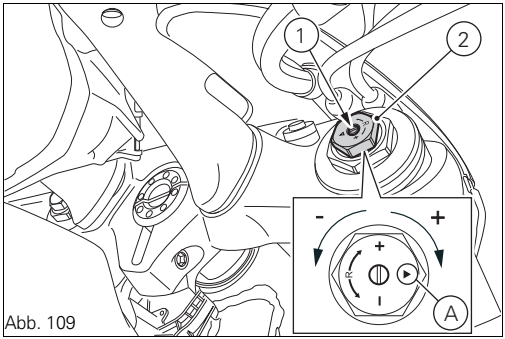


Abb. 109

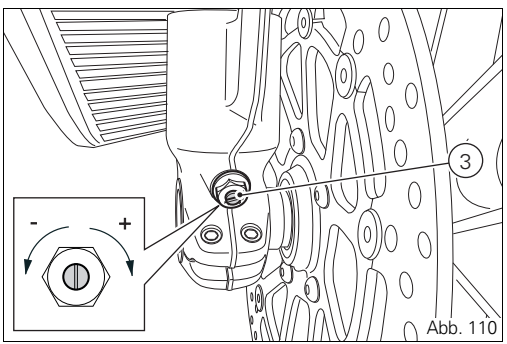


Abb. 110

geöffneten Position (Uhrzeigersinn) aus beginnen. Jede vollständige Umdrehung im Uhrzeigersinn, beginnend beim Bezugspunkt (A, Abb. 109), entspricht 1 mm Federvorspannung auf insgesamt 15 mm, die 3 vollständigen Umdrehungen entsprechen.

Die STANDARD-Einstellungen aus dem vollkommen geschlossenen Zustand heraus sind folgende:
Druckstufe:
1 1/2 Drehungen.
Zugstufe:
1 1/2 Drehungen.
Federvorspannung: VOLLKOMMEN GEÖFFNET (gegen Uhrzeigersinn).

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

Einstellung des hinteren Federbeins

Das hintere Federbein ist mit außen liegenden Einstellelementen ausgestattet, die eine Anpassung des Motorrad-Setups an die jeweiligen Lastbedingungen ermöglichen.
Das Einstellelement (1, Abb. 111) an der unteren Befestigung des Federbeins an der Schwinge reguliert die hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).
Der Knauf (2, Abb. 112) auf der linken Motorradseite ist für die Vorspannung der externen Feder des Federbeins zuständig.

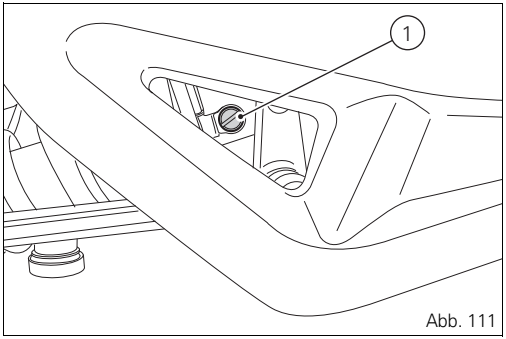


Abb. 111

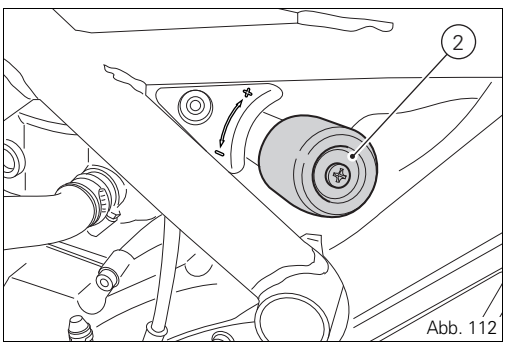


Abb. 112

Über den Knauf (3, Abb. 113) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins ist die Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe möglich.
Werden die Einstellelemente (1) oder die Knäufe (2) und (3) im Uhrzeigersinn gedreht, werden die Dämpfung bzw. die Federvorspannung erhöht; umgekehrt werden sie gemindert.
STANDARD-Einstellung: Aus der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn) wie folgt lösen:
Einstellelement (1, Abb. 111) um 12 Klicks;
Knauf (2, Abb. 112) VOLLKOMMEN GEÖFFNET (gegen Uhrzeigersinn);
Einstellelement (3, Abb. 113) um 25 Klicks.

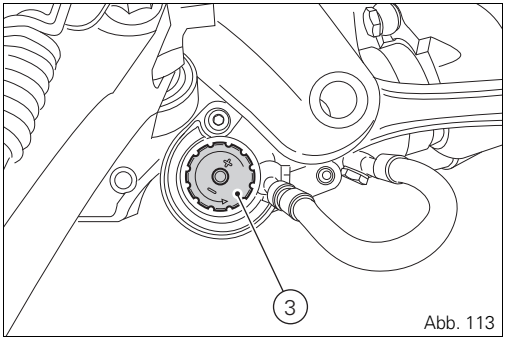


Abb. 113

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Beim geplanten Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Bei den in der Tabelle angegebenen Werten handelt es sich um Anhaltswerte. Sie berücksichtigen einen Fahrer, der mit Bekleidung 80-90 kg wiegt, und einen Beifahrer, der mit Bekleidung 70-80 kg wiegt.

Vorderradgabel						
		Bereich	Default	Sport	Touring	Urban
Nur Fahrer	Druckstufe	0 ÷ 3	1,5	0,5	1	1,5
	Zugstufe	0 ÷ 3	1,5	1	1,5	1,5
	Vorspannung	0 ÷ 15	0	4	1	0
Fahrer und Beifahrer	Druckstufe	0 ÷ 3	1,5	0	0,5	1
	Zugstufe	0 ÷ 3	1,5	1,5	1,5	2,5
	Vorspannung	0 ÷ 15	0	7	4	2
Zentralfederbein						
Nur Fahrer	Druckstufe	0 ÷ 40	25	6	15	25
	Zugstufe	0 ÷ 24	12	4	9	12
	Vorspannung	0 ÷ 28	0	20	10	0
Fahrer und Beifahrer	Druckstufe	0 ÷ 40	25	4	6	15
	Zugstufe	0 ÷ 24	12	6	8	10
	Vorspannung	0 ÷ 28	0	28	20	15

Gebrauchsnormen

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl (Abb. 114)

Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:
1) bis 1000 km;
2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden:
5.500÷6000 min^{-1}.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollte die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variiert werden, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge auf den Bremsscheiben.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die um die dauerhafte Funktionstüchtigkeit der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor, besonders an Steigungen, nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

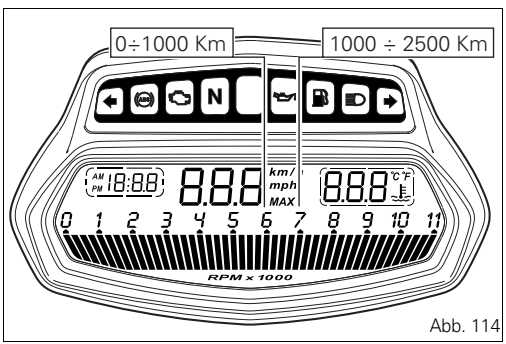


Abb. 114

D

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch nicht überschritten werden:
7000 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist Folgendes zu kontrollieren:
KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 140).
MOTORÖLFÜLLSTAND
Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren. Eventuell nachfüllen (Seite 164).
BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
In den jeweiligen Behältern den Füllstand der Flüssigkeiten prüfen (Seite 143).
KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (Seite 142).
REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 162).
FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN
Brems-/Kupplungshebel und -pedal, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.
LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Glühlampen von Beleuchtungsanlage, Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühlampen ersetzen (Seite 158).
VERSCHLÜSSE
Die Blockierung des Tankverschlusses (Seite 118) und der Beifahrersitzbank (Seite 119) kontrollieren.
STÄNDER
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 122).

ABS-Kontrollleuchte

Nach erfolgtem „Key-on" leuchtet die ABS-Kontrollleuchte (9, Abb. 4) auf. Sobald die Fahrzeuggeschwindigkeit die 5 km/h überschreitet, erlischt die Kontrollleuchte und weist dadurch auf die korrekte Funktion des ABS hin.

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

ABS-Anlage

Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1, Abb. 115) und hinteren Impulsringe (2, Abb. 116) überprüfen.

Achtung

Das Verdunkeln der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System.
Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen, das ABS auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen ergeben können.

Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

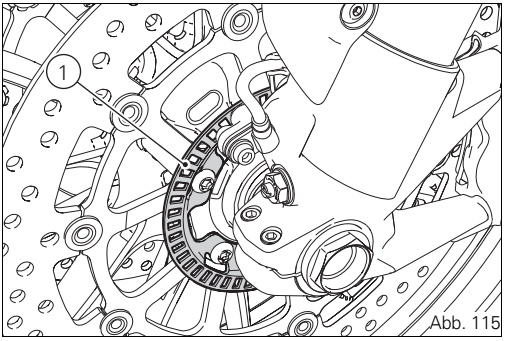


Abb. 115

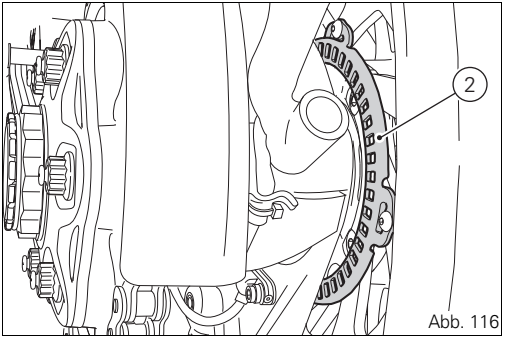


Abb. 116

Anlassen/Ausschalten des Motors

Achtung
Vor dem Anlass des Motors, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen (Seite 99).

Achtung
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Das „Key-On" (Einschalten des „Hands Free"-Systems und aller elektronischen Vorrichtungen des Motorrads) bei Vorliegen des aktiven oder passiven Schlüssels vornehmen, dazu den roten Schalter (1, Abb. 117) an der rechten Lenkerseite nach unten drücken.
Das Cockpit am Lenker nimmt daraufhin eine Initialisierung und eine Kontrolle der Bordsysteme vor, während der es alle Kontrollanzeigen in einer von außen nach innen laufenden Sequenz einige Sekunden lang zum Aufleuchten bringt. Nach erfolgter Kontrolle dürfen nur noch die grüne N (2, Abb. 118) und die rote Kontrollleuchte (3) aufleuchten.

Achtung
Der Seitenständer muss sich in seiner Ruheposition (waagrecht) befinden, da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.

Nach einem „Key-On" ohne darauf folgenden Motorstart schaltet das System automatisch ins „Key-Off", wenn 10 Sek. lang kein aktiver Schlüssel erfasst wurde.

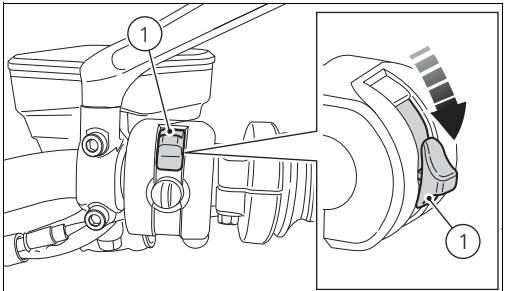


Abb. 117

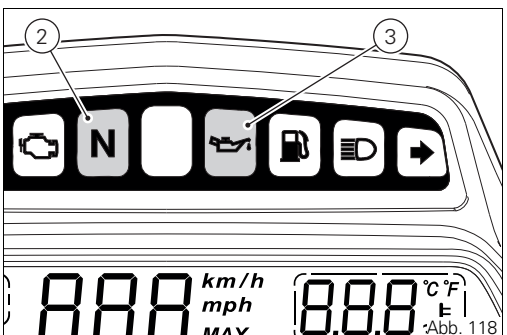


Abb. 118

D

Hinweis

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor nur dann gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Den roten Schalter (1) nach oben drücken und damit die schwarze Taste (4, Abb. 119) freigeben.
Die Taste (4) drücken und so den Motor anlassen.

Wichtig

Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst abwarten, bis das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

Die rote Öldruckanzeige muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen.

Der Motor kann durch Verstellen des roten, am Lenker angeordneten Schalters (1, Abb. 119) auf RUN OFF abgestellt werden.

Hinweis

Bezüglich des Einschaltverfahrens des „Hands Free"-Systems und aller elektronischen Bordvorrichtungen ist auch Bezug auf die Angaben auf Seite 100 „Hands Free-System" zu nehmen.

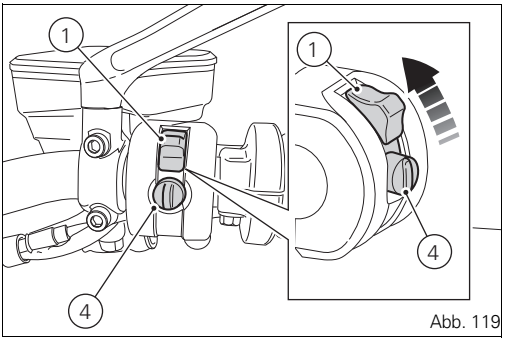


Abb. 119

Starten und Fahren

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasdrehgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.
Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

Abbremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor plötzlich stoppt.

ABS-Anlage

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während Fahrt mit Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, erweist sich statistisch als die häufigste. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

D

Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert.

Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt.

Dieser momentaner Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in den Kreislauf zurück, wodurch die Bremswirkung erneut aufgenommen wird und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht als vollständig beseitigt resultiert.

Das Ansprechen dieses Mechanismus bei einem Bremsvorgang macht sich durch einen leichten „pulsierenden" Widerstand am Bremshebel bzw. –pedal bemerkbar.

Die Steuerungen und die Verwaltung der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig verwaltet.

Im gewünschten Fall gibt das System die Möglichkeit einer entsprechenden Deaktivierung über das Cockpit in der „ABS Ausschaltfunktion".

Achtung

Das unabhängige Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.

Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum damit Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den roten Schalter (1, Abb. 121) nach unten drücken und den Motor damit ausschalten.

Parken

Das stehende Motorrad auf dem Seitenständer parken. Den Lenker vollständig nach links oder nach rechts einschlagen.
Erfolgt dies innerhalb von 60 Sekunden nach Ausschalten des Motors, wird am Display des Cockpits 5 Sekunden lang die Meldung „Waiting for lock" (Abb. 120) angezeigt.
Möchte man die Lenkersperre einlegen, den roten Schalter (1, Abb. 121) in diesem Zeitabschnitt erneut nach unten drücken.

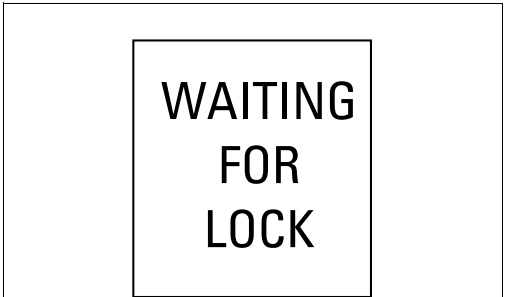


Abb. 120

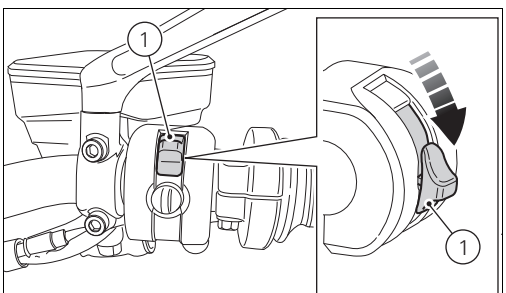


Abb. 121

D

Resultiert die Lenkersperre als korrekt eingelegt, wird am Display des Cockpits am Tank 5 Sekunden lang die Anzeige der eingelegten Lenkersperre (Abb. 122) angezeigt.
Die Lenkersperre wird beim nächsten „Key-On" gelöst.
Sollte dem „Hands Free"-System nicht gelungen sein, die Lenkersperre zu lösen, wird am Display eine Fehlermeldung (Abb. 123) angezeigt.
In diesem Fall wird empfohlen, das Fahrzeug aus- und wieder einzuschalten (Key-off / Key-on) und den Lenker dabei an seinen Endanschlag zu drücken. Wird die Anzeige nicht gelöscht (also die Lenkersperre nicht „gelöst") muss man sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden.

Damit das Motorrad auch in der Nacht oder schlecht beleuchteten Zonen immer gut ersichtlich ist, kann innerhalb von 60 Sekunden nach Ausschalten des Fahrzeugs die Funktion „Parking" aktiviert werden, die das Einschalten der vorderen und hinteren Standlichter vorsieht.

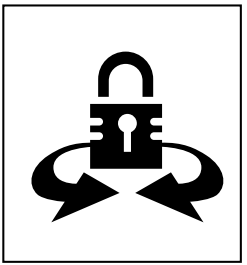


Abb. 122

Abb. 123

Die Taste (2, Abb. 124) mindestens 3 Sekunden lang drücken. Am Display des Cockpits am Tank wird 5 Sekunden lang der Hinweis auf die aktivierte Funktion (Abb. 125) angezeigt und die Lichter bleiben 2 Stunden lang eingeschaltet. Nach Anlauf dieser Zeit, schalten sie sich automatisch aus.

Hinweis
Sollte es während der „Parking"-Funktion zu einer plötzlichen Unterbrechung der von der Batterie gelieferten Spannung kommen, deaktiviert das Cockpit diese Funktion.

Wichtig
Ein häufiges Verwenden dieser Funktion könnte zur erheblichen Reduzierung der Batterieladung führen. Es wird empfohlen, diese Funktion nur im erforderlichen Fall zu verwenden.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung
Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die an der Fortbewegung des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers negativ beeinflussen.

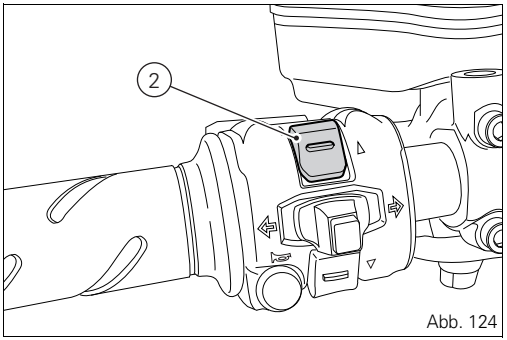


Abb. 124

Abb. 125

D

Tanken (Abb. 126)

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckelschacht bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit geringem Bleigehalt mit einer Oktanzahl von mindestens 95 (siehe Tabelle „Betriebsstoffe" Seite 173) tanken.

Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

D

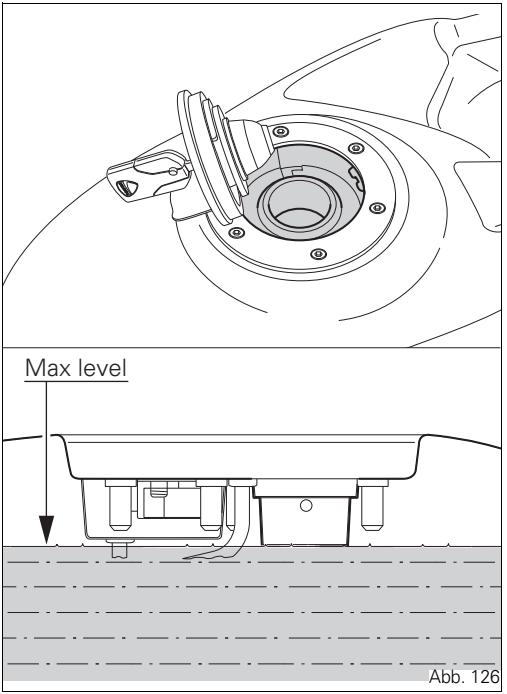


Abb. 126

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 127)

Unter der Sitzbank (1) sind die Werkzeugtasche (2) und im Fach darunter das Anleitungs- und Instandhaltungsheft untergebracht. Die Werkzeugtasche enthält:

- Zange für Sicherungen;
- zwei Diebstahlsicherungsgurte für die Helme;
- Schraubendreher;
- Griff für Schraubendreher;
- Steckschlüssel 14/16 mm;
- Stab 6 mm;
- Innensechskantschlüssel 3 mm;
- Innensechskantschlüssel 4 mm;
- Innensechskantschlüssel 5 mm.

Das Fach ist nach Abnahme der Sitzbank (siehe „Abnahme der Sitzbank" auf Seite 119) zugänglich.

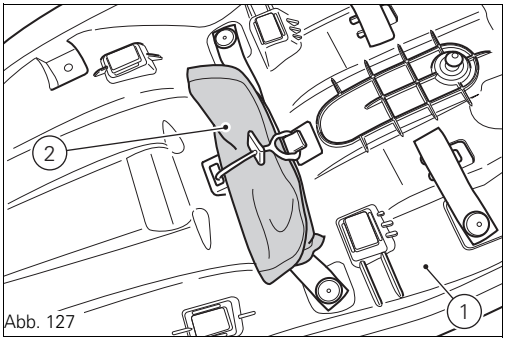


Abb. 127

D

Hauptsächliche Einsatz- und Instandhaltungsmaßnahmen

D

Austausch des Luftfilters

Wichtig
Wenden Sie sich bezüglich der Instandhaltungseingriffe am Luftfilter an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands

Den Kühlflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter kontrollieren, der an der rechten Seite des Fahrzeugs angeordnet ist.
Den Lenker vollständig nach links einschlagen und überprüfen, dass der Füllstand zwischen den seitlich am Ausdehnungsbehälter angebrachten Markierungen MIN und MAX liegt.
Sollte der Füllstand unter MIN absinken, muss entsprechend Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Den Einfüllverschluss (1) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) bis zum Erreichen des MAX-Füllstands nachfüllen.

Den Verschluss (1) erneut anschrauben.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (Gefrierpunkt der Flüssigkeit bei -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,5 dm^3 (Liter).

Achtung
Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

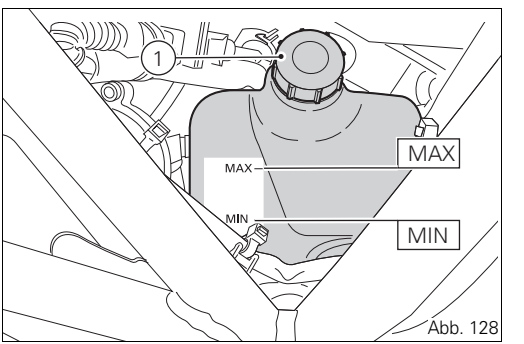


Abb. 128

Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN absinken.
Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

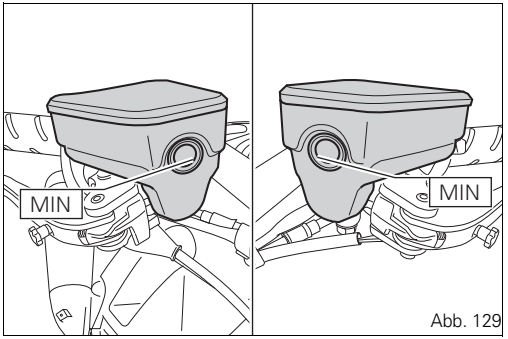


Abb. 129

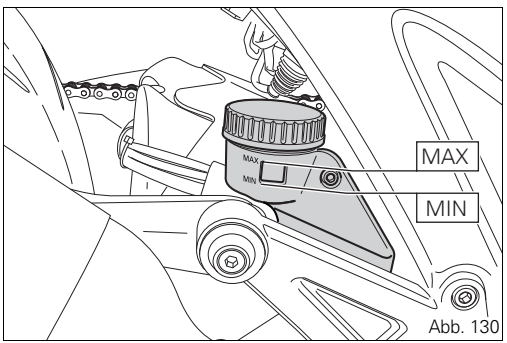


Abb. 130

D

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder sollte es beim Einlegen eines Gangs stehen bleiben, könnte dies daran liegen, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Sich in diesem Fall an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.

D

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes

(Abb. 131und Abb. 132)

Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssätteln kontrollieren.
Resultiert die Stärke des Reibmaterials, auch wenn nur an einem einzigen Bremsbelag, circa 1 mm, müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

Achtung

Bei einem über den Grenzwert reichenden Verschleiß des Reibbelags würde es zu einem Kontakt mit der Metallaufnahme der Bremsscheibe kommen und damit die Bremsleistung gemindert, die Integrität der Bremsscheibe und die Sicherheit des Fahrers gefährdet werden.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

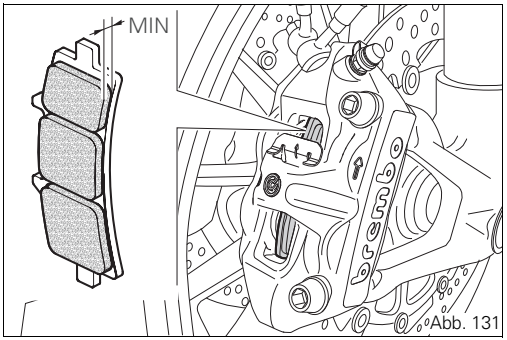


Abb. 131

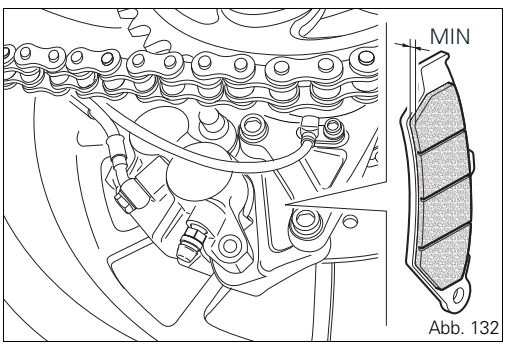


Abb. 132

D

Schmieren der Gelenke

Regelmäßig muss der Zustand der Außenummantelung der Gas- und Starterzüge kontrolliert werden. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung den leichtgängigen Betrieb des jeweiligen inneren Zugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich.

Um diese Maßnahmen umgehen zu können, wird im Fall des Gassteuerzugs empfohlen den Sitz durch Lösen der beiden Befestigungsschrauben (1, Abb. 133) zu öffnen und das Ende des Zugs und der Zugrolle (2, Abb. 134) mit dem Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

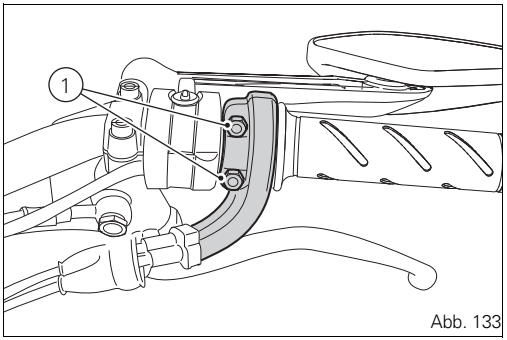


Abb. 133

Achtung

Besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 10 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

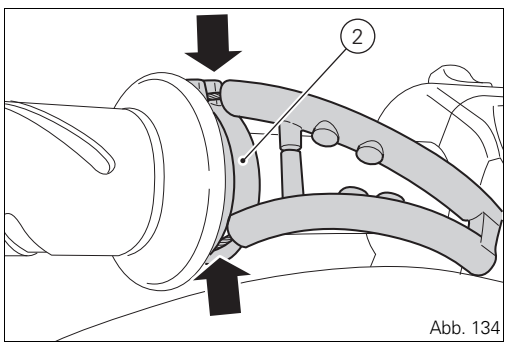


Abb. 134

Einstellung des Leerhubs der Gassteuerung

Der Gasdrehgriff muss, am Umriss des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls erforderlich, kann er über die entsprechenden Einstellelemente (1 und 2, Abb. 135) reguliert werden, die an der rechten Seite des Lenkkopfs angeordnet sind.
Das Einstellelement (1) reguliert die Gasöffnung, das andere (2) ist für die Schließung zuständig.
Die Schutzkappen von den Einstellelementen abziehen, dann die Kontermuttern (3) lockern. Die Einstellung erfolgt durch proportionales Einwirken auf beide Einstellelemente: Im Uhrzeigersinn drehen, um das Spiel zu erhöhen, gegen den Uhrzeigersinn, um es zu reduzieren. Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern (3) anziehen, dann die Schutzkappen wieder über die Einstellelement ziehen.

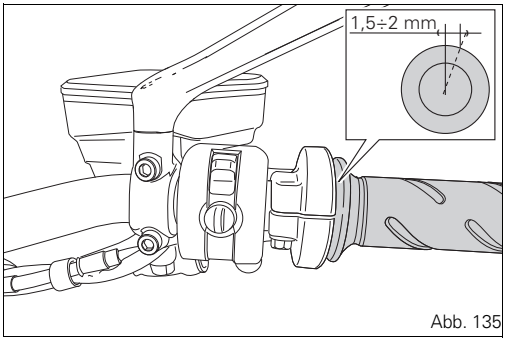


Abb. 135

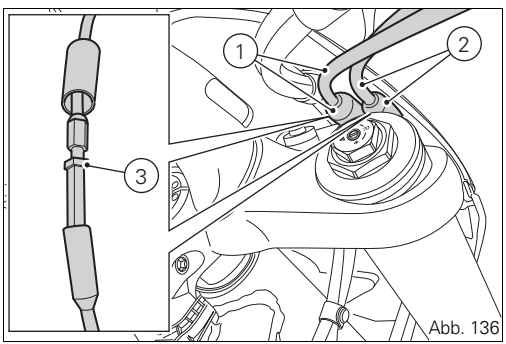


Abb. 136

D

Laden der Batterie

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.

Wichtig

Die Batterie befindet sich unter der unteren Motorverkleidung, für deren Abnahme man sich IMMER an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden muss.

D

Die linke Hälfte der unteren Motorverkleidung (1, Abb. 137) abnehmen, dazu folgende Schrauben lösen:
die Schraube (2, Abb. 137) der seitlichen Befestigung am Elektrokomponentenfach;
die Schraube (3, Abb. 137) der oberen Befestigung am Elektrokomponentenfach;
die Schraube (4, Abb. 137) der unteren Befestigung am mittleren Motorverkleidungsteil;

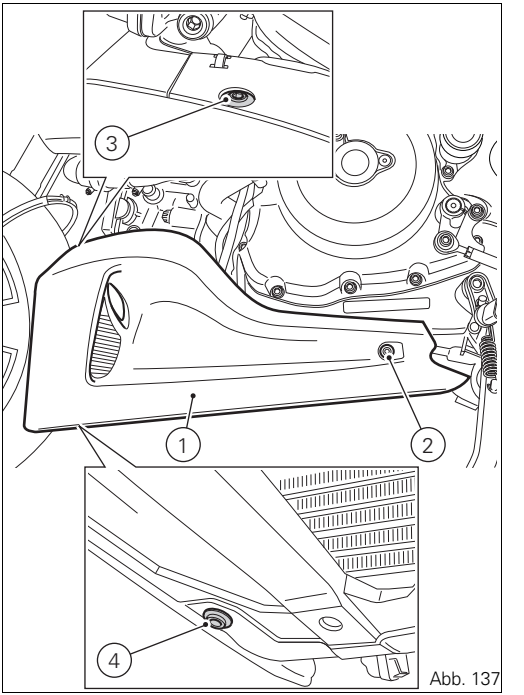


Abb. 137

die Schraube (5, Abb. 138) der Befestigung des mittleren Teils am linken Motorverkleidungsteil;
die Schrauben (6, Abb. 139), dann den Batteriebefestigungsdeckel (7, Abb. 139) entfernen.

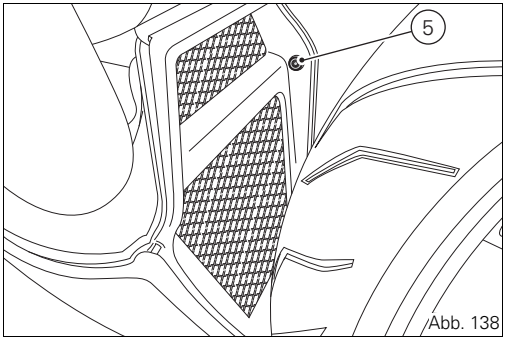


Abb. 138

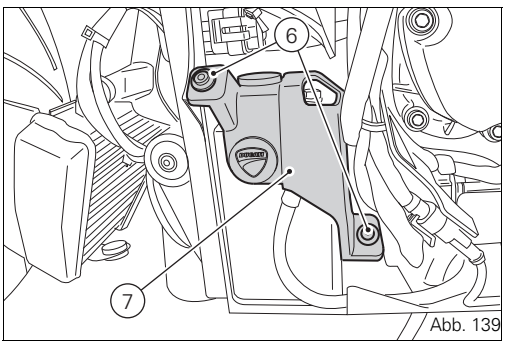


Abb. 139

Die Batterie (8, Abb. 140) aus ihrer Aufnahme nehmen, dann die Schrauben (9, Abb. 140) lösen und dabei immer bei der negativen Klemme (-) beginnen.
Das Positivkabel (10, Abb. 140) und das Positivkabel des ABS (11, Abb. 140) von der Positivklemme und das Negativkabel (12, Abb. 140) von der Negativklemme abklemmen.

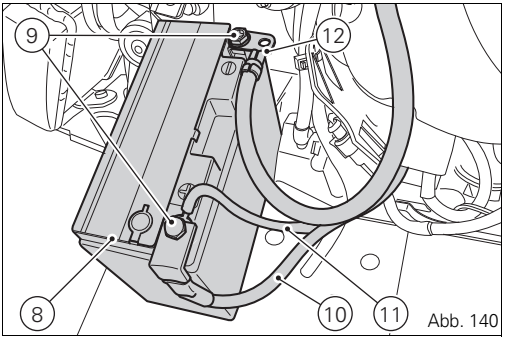


Abb. 140

Achtung
Die Batterie erzeugt explosive Gase: sie von Wärmequellen entfernt halten.

D

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Batterieladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (+), schwarz an den Minuspol (-).

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: Ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Das Positivkabel des ABS-Systems (11, Abb. 141) über dem Positivkabel (10, Abb. 141) anordnen, dann die Schraube (9, Abb. 141) über der Verbindung ansetzen.

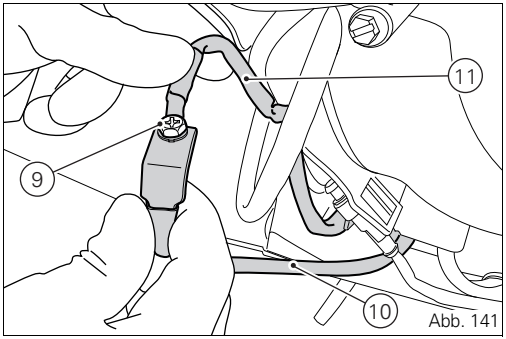


Abb. 141

Das Positivkabel (10, Abb. 142), das zuvor mit dem ABS-Kabel (11, Abb. 142) verbunden wurde, nun an die Positivklemme der Batterie klemmen und das Negativkabel (12, Abb. 142) an die Negativklemme der Batterie, wobei die andere Schraube (9, Abb. 142) angesetzt werden muss.
Die Schrauben (9, Abb. 142) der Klemmen mit einem Anzugsmoment von 5 Nm ± 10 % anziehen und um die Batterieklemmen herum Fett auftragen, um deren Oxydation zu vermeiden.
Die Batterie (8, Abb. 143) wieder in ihrer Aufnahme anordnen und dabei die Kabel (10, Abb. 143) und (11, Abb. 143) der Abb. 143 gemäß ausrichten.

D

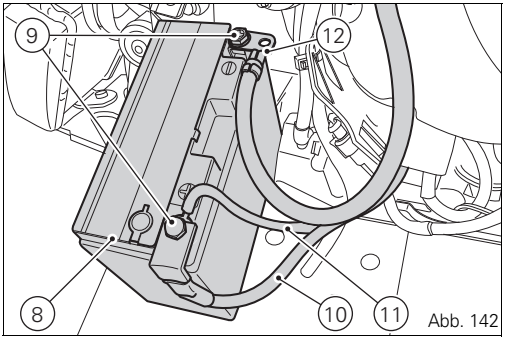


Abb. 142

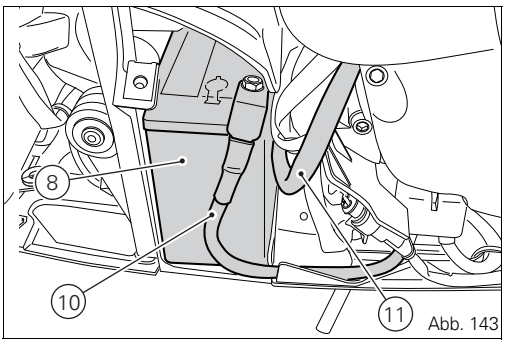


Abb. 143

Den Batteriebefestigungsdeckel (7, Abb. 144) erneut montieren und die Schrauben (6, Abb. 144) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

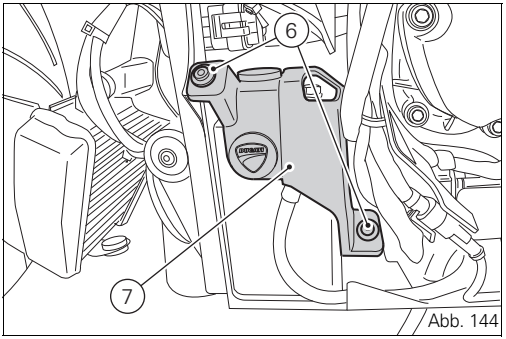


Abb. 144

Linke Hälfte der unteren Motorverkleidung (1, Abb. 145) in der folgenden Weise montieren:
die Schraube (2, Abb. 145) der seitlichen Befestigung am Elektrokomponentenfach ansetzen;
die Schraube (3, Abb. 145) der oberen Befestigung am Elektrokomponentenfach ansetzen;
die Schraube (4, Abb. 145) der unteren Befestigung am mittleren Motorverkleidungsteil ansetzen;

D

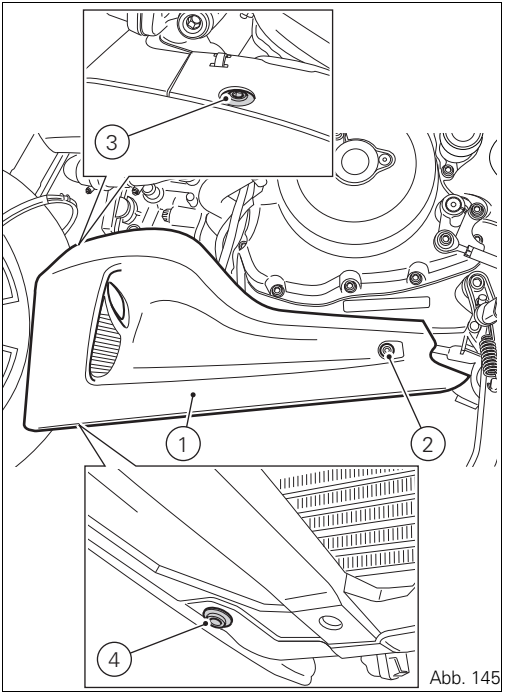


Abb. 145

die Schraube (5, Abb. 146) der Befestigung des mittleren Teils am linken Motorverkleidungsteil ansetzen.
Die Schrauben (2, Abb. 149), (3, Abb. 145), (4, Abb. 145) und (5, Abb. 146) mit einem Anzugsmoment von 10 Nm ± 10 % anziehen.

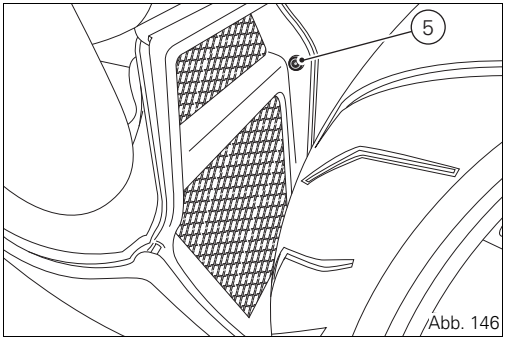


Abb. 146

Laden und Wintererhaltung der Batterie

An den Steckverbinder (1, Abb. 147) Ihres Motorrads können Sie das bei unserem Vertriebsservice erhältliche Batterieladegerät anschließen.

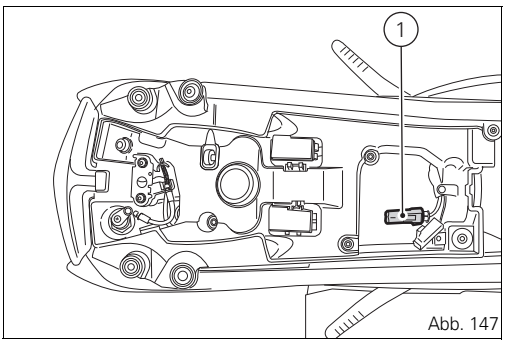


Abb. 147

Kontrolle der Antriebskettenspannung
(Abb. 148)

Wichtig
Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

D

Das Hinterrad so lange drehen, bis der Punkt erreicht wurde, an dem die Kette am stärksten gespannt resultiert.
Das Fahrzeug auf dem Seitenständer abstellen. Die Kette am Messpunkt zunächst nach unten drücken, dann wieder loslassen.
Den Abstand zwischen dem oberen Profil des „Fensters" und der Stiftmitte messen.
Es muss folgender Abstand gegeben sein: 9 ÷ 11 mm.

Wichtig
Resultiert die Antriebskette als zu stark gespannt oder als zu locker, muss sie so eingestellt werden, dass das Maß den angegebenen Werten entspricht.

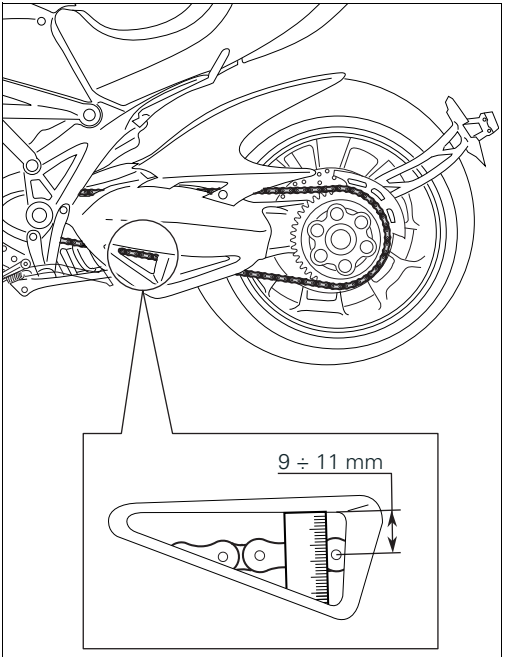


Abb. 148

Achtung
Der korrekte Anzug der Schrauben (1, Abb. 149) ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von grundlegender Wichtigkeit.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

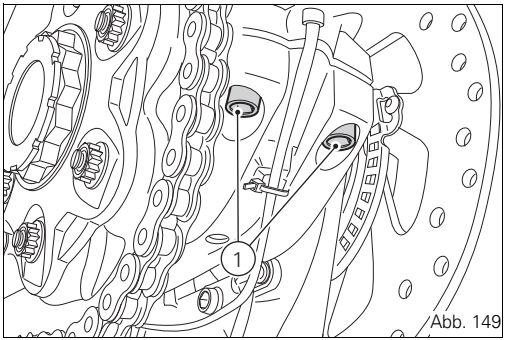


Abb. 149

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Reinigungseinwirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.
Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Glühlampen der Fern- und Abblendlichter

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühlampe vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzglühlampe die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph „Elektrische Anlage" auf Seite 179 spezifiziert werden. Immer die Funktionstüchtigkeit der eingebauten, neuen Glühlampe kontrollieren, bevor man die zuvor abgenommenen Teile wieder montiert.
Auf der Abb. 150 wird die Position der Glühlampen für Abblendlichter (LO), Fernlichter (HI) und die des Led-Standlichts (1) angegeben.

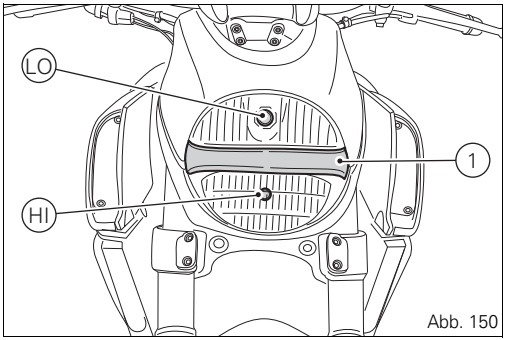


Abb. 150

D

Scheinwerfer

Wichtig

Den Austausch der Glühlampe des Fern-/Abblendlichts von einem Ducati-Vertragshändler oder einer -Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Achtung

Bei Einsatz des Motorrads im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen.
Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser beseitigt.

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 151)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren; dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf seiner Längsachs ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.

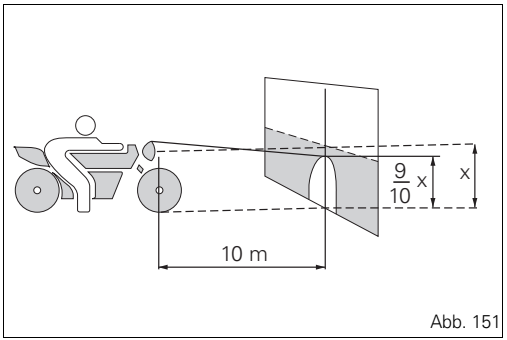


Abb. 151

Hinweis

Bei der hier beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels handelt es sich um das von den „Italienischen Richtlinien“ vorgegebene Verfahren.
Die Lichtbündelhöhe den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

D

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch das Betätigen der Schrauben (1) möglich, die waagrechte Einstellung erfolgt dagegen durch Betätigen der Schraube (2).

D

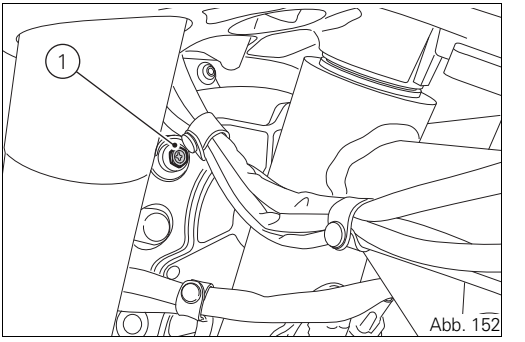


Abb. 152

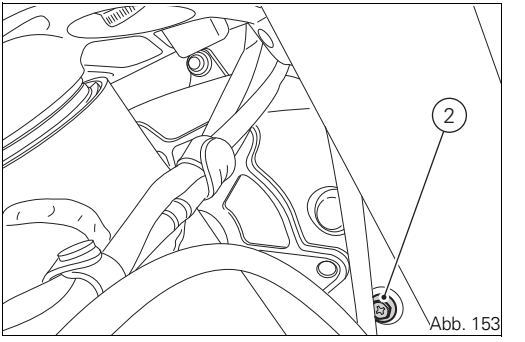


Abb. 153

Einstellen der Rückspiegel (Abb. 154)

Den Rückspiegel von Hand regulieren, während man nur an den Punkten (A) drückt.

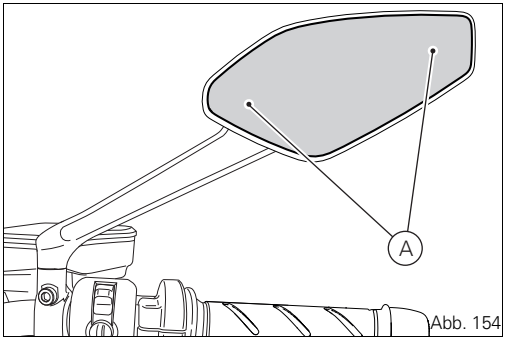


Abb. 154

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,50 bar (nur Fahrer) - 2,6 bar (mit Beifahrer und/oder Koffern)
Reifendruck hinten:
2,50 bar (nur Fahrer) - 2,6 bar (mit Beifahrer und/oder Koffern)
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

D

Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand" messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reifenreparatur oder -wechsel (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp der Erstausstattung verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.
An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS-Systems (Sensoren, Impulsringe) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S. Abb. 155) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle der Reifenlauffläche messen.
Die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte hin kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

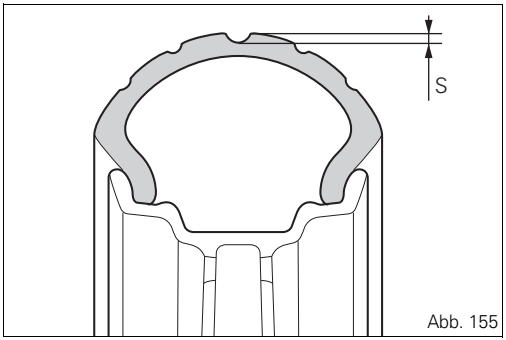


Abb. 155

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 156)

Der Motorölstand kann über das Schauglas (1) am Kupplungsdeckel geprüft werden. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Sollte sich der Füllstand als zu niedrig erweisen, muss Motoröl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Die Einfüllschraube (2) abnehmen und so lange Öl einfüllen, bis der vorgeschriebene Füllstand erreicht wurde. Den Verschluss wieder aufschrauben.

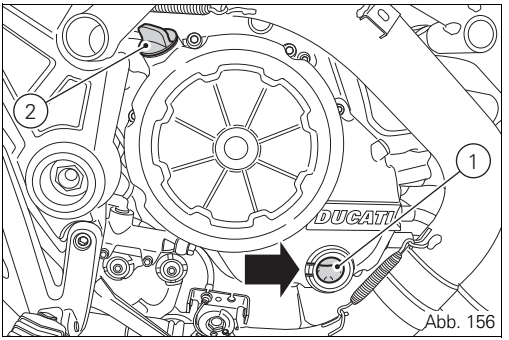


Abb. 156

D

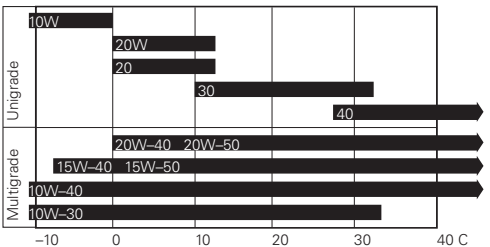
Wichtig

Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Viskosität

SAE 15W-50

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort des Motorrads innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



Reinigung und Wechsel der Zündkerzen
(Abb. 157)

Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors. Für die Kontrolle und den Austausch sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, welche das Kerzenbild anhand der Keramikisolierung der mittleren Elektrode (1) analysieren können: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

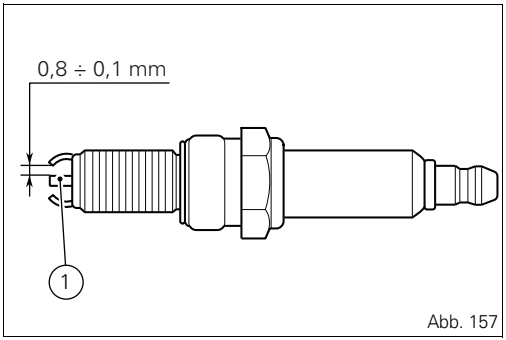


Abb. 157

Hinweis
Den Verschleiß der mittleren Elektrode und die Distanz zwischen den Elektroden überprüfen. Hier muss folgender Wert gegeben sein:
0,8÷0,1 mm.

Wichtig
Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Standgasdrehzahl führen.

D

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad regelmäßig, je nach Einsatz und Straßenzustand, gereinigt werden. Dazu spezifische Produkte, vorzugsweise biologisch abbaubare Mittel, verwenden und aggressive Reinigungsmittel oder Lösungen vermeiden.
Zum Reinigen der Plexiglasscheibe und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.

D

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers, auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahlen auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten einige Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht ansprechen.
Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde.
Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen.
Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Die Impulsringe des ABS-Bremssystems sorgfältig reinigen so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Impulsringen und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.

Hinweis

Zum Reinigen des Cockpits keinen Alkohol oder alkoholhaltige Produkte verwenden.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
den Tank entleeren;
über die Zündkerzenschächte etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand weiterdrehen, damit sich das Öl auf den Innenflächen verteilen kann;
das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
die Batterie abklemmen und ausbauen.
Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Die vorgesehenen Prüfintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten

D

Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste mit Angabe der bei 1000 km fälligen Eingriffe
Auslesen des Fehlerspeichers an Motor-, Fahrzeug- und ABS-Steuergerät mit DDS
Motorölwechsel
Austausch des Motorölfilters
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen
Kontrolle der Sicherheitsvorrichtungen (Seitenständerschalter, Kupplungshebelschalter, Motorstopp-Schalter an rechter Umschaltereinheit und Gangsensor)
Kontrolle der Batterieladung
Reinigung des Motorölansaugfilters
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge und -scheiben

Arbeitsliste mit Angabe der bei 1000 km fälligen Eingriffe
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung
Kontrolle der freien Bewegung von Seiten- und mittleren Ständer (wo installiert)
Anzugskontrolle an den Sicherheitskomponenten (z.B. Bremsscheibenmuttern, Bremssättel, Radmuttern, Ritzelanzug)
Kontrolle eventueller Reibungspunkte, von Spielgrößen und Bewegungsfreiheit der Bowdenzüge und freiliegenden Kabeln
Straßentest des Motorrads mit Test der Sicherheitsvorrichtungen (z.B. ABS)
Eintrag der erfolgten Inspektion im Garantieschein

Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste der alle 12000 km/pro Jahr erforderlichen Eingriffe (je nachdem welche Bedingung zuerst eintritt)
Auslesen des Fehlerspeichers an Motor-, Fahrzeug- und ABS-Steuergerät mit DDS
Motorölwechsel
Austausch des Motorölfilters
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (nur alle 24000 km)
Zahnriemenwechsel (nur alle 24000 km/60 Monate)
Zündkerzenwechsel (nur alle 24000 km)
Luftfilterwechsel (nur alle 24000 km)
Gabelölwechsel (nur alle 24000 km)
Kühlflüssigkeitswechsel (nur alle 24000 km)
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen
Kontrolle der Sicherheitsvorrichtungen (Seitenständerschalter, Kupplungshebelschalter, Motorstopp-Schalter an rechter Umschaltereinheit und Gangsensor)
Kontrolle der Batterieladung
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge und -scheiben
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung
Verschleißkontrolle am Endantrieb

Arbeitsliste der alle 12000 km/pro Jahr erforderlichen Eingriffe (je nachdem welche Bedingung zuerst eintritt)
Kontrolle und Schmierung der Hinterradachse (nur alle 24000 km)
Kontrolle der freien Bewegung von Seiten- und mittleren Ständer (wo installiert)
Anzugskontrolle an den Sicherheitskomponenten (z.B. Bremsscheibenmuttern, Bremssättel, Radmuttern, Ritzelanzug)
Kontrolle eventueller Reibungspunkte, von Spielgrößen und Bewegungsfreiheit der Bowdenzüge und freiliegenden Kabeln
Straßentest des Motorrads mit Test der Sicherheitsvorrichtungen (z.B. ABS)
Eintrag der erfolgten Inspektion im Garantieschein

Vom Kunden auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste mit Angabe der alle 1000 km fälligen Eingriffe
Kontrolle des Motorölstands
Einstellung der Kettenspannung

Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 158)

Gewichte

Im fahrbereiten Zustand ohne Füllstoffe und Batterie: 207 kg.
Voll beladen: 400 kg.

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

D

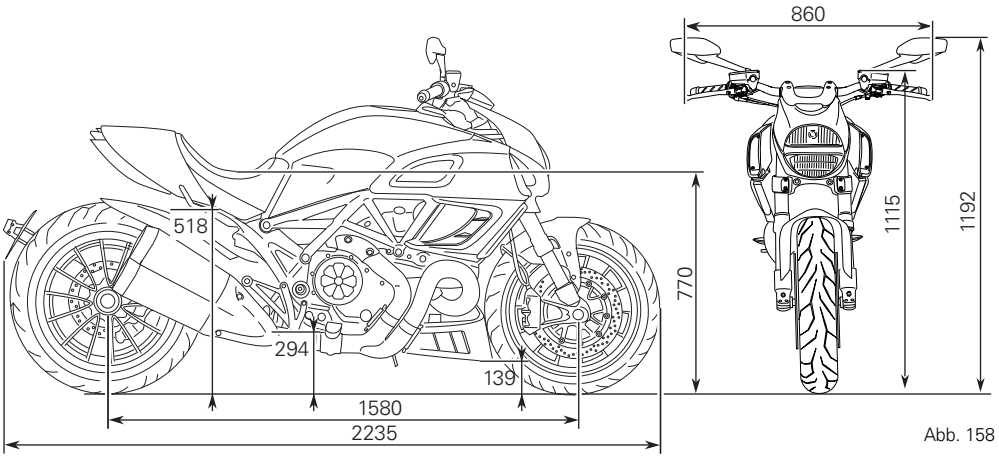


Abb. 158

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 4 dm^3 (Litern)	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	17 dm^3 (Liter) 16 dm^3 (Liter) (USA)
Schmiersystem	SHELL - Advance Ultra 4	4 dm^3 (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA	720 cm^3 (pro Holm)
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,5 dm^3 (Liter)

Wichtig
Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

D

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor in V-90°-Anordnung im Druckgussgehäuse mit tiefer Ölwanne.
Bohrung mm:
106
Hub, mm:
67,9
Gesamthubraum, cm^3:
1198
Verdichtungsverhältnis:
11,5 ± 0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:
119 kW/162 PS bei 9.500 min^{-1}.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
13 kgm/128 Nm bei 8.000 min^{-1}
Max. Drehzahlbereich, min^{-1}:
10.800

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

DESMODROMISCH mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Kipphebel, gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 159)

1) Öffnungskipphebel (oder oberer Kipphebel);
2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
3) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
4) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
5) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
6) Nockenwelle;
7) Ventil.

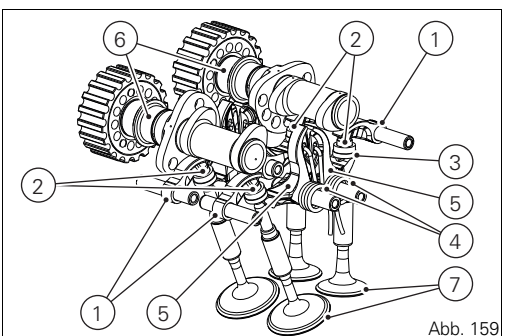


Abb. 159

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
MAR10A-J

Kraftstoffversorgung

Indirekte elektronische MITSUBISHI Einspritzung.
Ovaler Drosselklappenkörper (entsprechender Durchmesser):
56 mm
Einspritzventile pro Zylinder: 1
Löcher pro Einspritzventil: 12
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Bremsen

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Wirkung, von an beiden Rädern vorgesehenen Hall-Sensoren mit Abtastung von Impulsrädern gesteuert.
Ausschaltmöglichkeit des ABS.

Vorne

Mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Material - Bremsflanke:
Stahl.
Material - mittlerer Bremsscheibenflansch:
Aluminium.
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Fabrikat - Bremssättel:
BREMBO.
Typ:
M4.34a (4-Kolben-Bremssattel Ø 34)
Bremsbeläge:
TT 2182 FF
Bremszylinder:
PR18/19.

Hinten

Mit fester Lochbremsscheibe, aus Stahl.
Scheibendurchmesser:
265 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
PF 30/32a (schwimmend gelagerter 2-Kolben-Bremssattel Ø 30 / Ø 32).
Bremsbeläge:
Toshiba TT2182 FF.
Bremszylinder:
PS 13.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Ölbadkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Verhältnis - Motoritzel/Kupplungskranz:
33/61
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Verhältnis - Ritzel am Getriebeabtrieb/Kettenblatt:
15/43
Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 15/37
2. 17/30
3. 20/27
4. 22/24
5. 24/23
6. 25/22

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
DID
Typ:
HV2 525
Abmessungen:
5/8" x 1/16"
Kettenglieder:
118

Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls das Motorrad an besondere Strecken angepasst werden oder für Rennen vorbereitet werden soll, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Sich diesbezüglich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden. Da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen
Gitterrohrrahmen aus Stahl ALS450.
Heckrahmen aus Aluminiumguss.
Lenkkopfneigung: 28°.
Einschlagwinkel: 34° linke Seite / 34° rechte Seite.
Nachlauf: 130 mm.

Räder
9-Speichen-Leichtmetallfelgen.

D

Vorne
Abmessungen:
MT 3,50x17".

Hinten
Abmessungen:
MT 8,00x17".

Reifen

Vorne
Radial, Typ „Tubeless".
Maße:
120/70-ZR17

Hinten
Radial, Typ „Tubeless".
Maße:
240/45-ZR17

Radfederungen

Vorne
Öldynamische Upside-Down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Standrohrdurchmesser:
50 mm mit Beschichtung.
Radfederung:
120 mm.

Hinten
Das Federbein, in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung einstellbar und mit ferngesteuerter Federvorspannung, ist an seinem oberen Teil am Rahmen und am unteren Teil an einer Hinterradschwinge aus Leichtmetall angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.
Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federbeinhub:
59,5 mm.
Radfederung:
120 mm.

Auspuffanlage

Gemäß den Umweltschutznormen Euro 3 mit Katalysator ausgestattet.
Monoschalldämpfer aus rostfreiem Stahl mit Aluminium-Auspufftöpfen.
In den Schalldämpfer integrierter Katalysator und Lambdasonden an den an die Zylinderköpfe gekoppelten Auspuffrohren.

Verfügbare Modellfarben

Rot und Mat Carbon;
Roter Lack Ducati Art.-Nr. 54D234015 (AKZO);
roter Rahmen und schwarze Felgen.

Glossy und Matt Carbon;
Lack Pearl White Silk Art.-Nr. 53E23102 (AKZO);
Rahmen in Racing Black und schwarze Felgen.

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage
Scheinwerfer:
Glühlampentyp - Abblendlicht: 1xH7 Blue Vision (12 V - 55 W);
Glühlampentyp - Fernlicht: 1xH1 (12 V - 55 W);
Standlicht: MIT LED (12 V - 2,4 W).
Elektrische Steuerungen am Lenker.
Blinker:
Vorne: MIT LED (13,5 V - 2,9 W).
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12 V - 10 Ah, hermetisch geschlossen.
LICHTMASCHINE, 12 V-430 W.
HAUPTSICHERUNG, mit 30 A-Sicherung geschützt, am Anlassfernschalter hinter der Batterie (C, Abb. 162) angeordnet.
Anlassmotor 12 V - 0,7 kW.
Rücklicht, Bremslicht und hintere Blinker:
Standlicht: (13,5 V - 0,6 W);
Bremslicht: MIT LED (13,5 V - 2,8 W);
hintere Blinker: MIT LED (13,5 V - 2,06 W).
Kennzeichenbeleuchtung: MIT LED (13,5 V - 0,67 W).

Hinweis

Für den Austausch der Glühlampen verweisen wir auf die Angaben im Paragraph „Austausch der Glühlampen" auf Seite 158.

Sicherungen

Zum Schutz der elektrischen Komponenten sind zwölf Sicherungen vorgesehen, die im vorderen und hinteren Sicherungskasten angeordnet sind, sowie eine Sicherung, die sich am Fernschalter des elektrischen Anlassers befindet. In jedem Sicherungskasten ist eine Ersatzsicherung vorhanden.
Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.
Der hintere, linke (A, Abb. 160) und der hintere rechte Sicherungskasten (B, Abb. 161) sind unter der Sitzbank im Sitzbankfach angeordnet.
Die Sicherungen sind nach Abnahme der Sitzbank (siehe „Abnahme der Sitzbank" auf Seite 119) zugänglich.
Die verwendeten Sicherungen sind nach Anheben des Schutzdeckels auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.

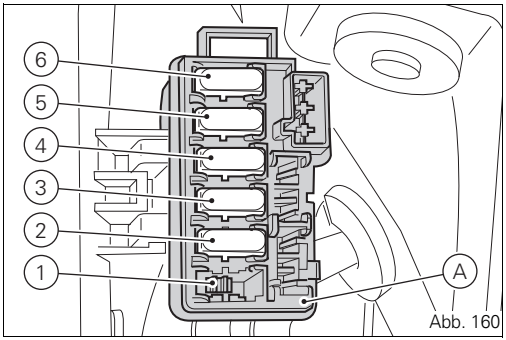


Abb. 160

LEGENDE DES HINTEREN, LINKEN SICHERUNGSKASTENS (A, Abb. 160)

Pos.	Verbraucher	Wert
1	-	-
2	Cockpit	10 A
3	Motorsteuergerät	5 A
4	Key-sense	15 A
5	Einspritzrelais	20 A
6	Relais - Drosselklappenöffnung (ETV)	10 A

LEGENDE DES HINTEREN RECHTEN SICHERUNGSKASTENS (B, Abb. 161)

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Black Box-System (BBS)	7,5 A
2	GPS/Alarm	7,5 A
3	ABS 2	25 A
4	ABS 1	30 A
5	Elektrolüfter	10 A
6	Diagnose/Nachladung	7,5 A

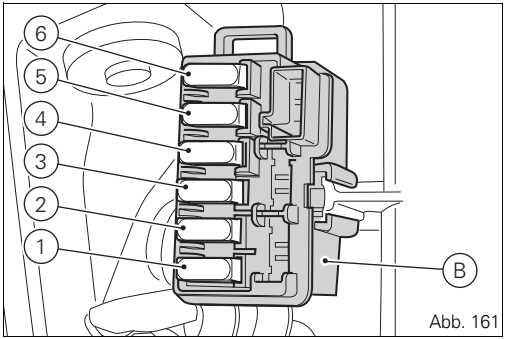


Abb. 161

D

Hinweis

Die Hauptsicherung ist nach Abnahme der linken Hälfte der unteren Motorverkleidung zugänglich (siehe „Laden der Batterie" auf Seite 148).

Die Hauptsicherung (C, Abb. 162) befindet sich neben der Batterie, am Anlassfernschalter (D). Um sie erreichen zu können, muss die Schutzkappe (E) abgenommen werden. Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (F, Abb. 163).

Wichtig

Zum Vermeiden möglicher Kurzschlüsse sind die Sicherungen nach erfolgtem „Key-off" auszuwechseln.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

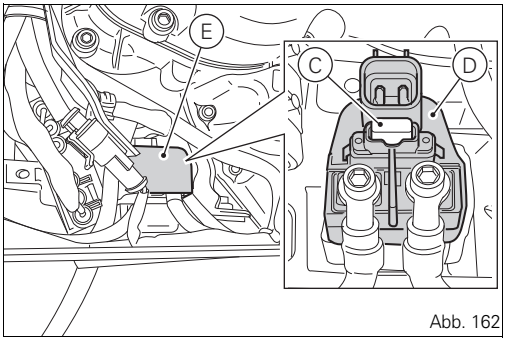


Abb. 162

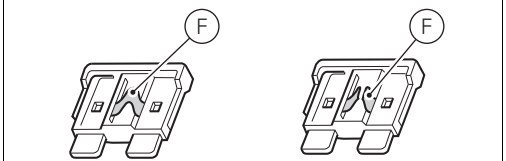


Abb. 163

Verzeichnis der elektrischen Anlage/und des Einspritzsystems

1) Rechter Umschalter
2) Immobilizer
3) Hands Free-Relais
4) Hands Free
5) Vorderer Sicherungskasten
6) Rechtes Lüfterrad
7) Linkes Lüfterrad
8) Lüfterradrelais
9) Kraftstoffpumpenrelais
10) Ride-by-wire Relais (ETV)
11) Einspritzsteuergerät (EMS)
12) Hinterer Sicherungskasten
13) Datenerfassung / Diagnose
14) Anlassmotor
15) Durch Sicherung geschütztes Fernrelais
16) Batterie
17) Kabelbaummasse
18) Regler
19) Lichtmaschine
20) Kraftstoffpumpe
21) Kraftstofffüllstand
22) Blinker hinten rechts
23) Rücklicht
24) Blinker hinten links
25) Fahrzeugsteuergerät (BBS)
26) Alarm der Diebstahlsicherung
27) Stellantrieb Auslasssteuerung
28) Gangsensor
29) Hinterer Radsensor
30) ABS-Steuergerät
31) Gaspositionssensor (APS)
32) Stellmotor Potentiometer / ride-by-wire (TPS/ETV)
33) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
34) Senkrechter MAP-Sensor
35) Waagrechter MAP-Sensor
36) Motortemperatur
37) Lufttemperatursensor
38) Senkrechte Lambdasonde
39) Waagrechte Lambdasonde
40) Öldruckschalter
41) Hinterer Bremslichtschalter
42) Seitenständerschalter
43) Kupplungsschalter
44) Vorderer Bremslichtschalter
45) Senkrechte Haupteinspritzdüse
46) Waagrechte Haupteinspritzdüse
47) Waagrechte Spule
48) Senkrechte Spule
49) Linker Umschalter
50) Hupe
51) Vorderer Radsensor
52) Blinker vorne links
53) Cockpit am Lenker
54) Cockpit am Tank
55) Blinker vorne rechts
56) GPS
57) Fern-/Abblendlicht
58) Standlicht

Farbkennzeichnung der Kabel

B Blau
W Weiß
V Lila
BK Schwarz
Y Gelb
R Rot
LB Hellblau
GR Grau
G Grün
BN Braun
O Orange
P Rosa

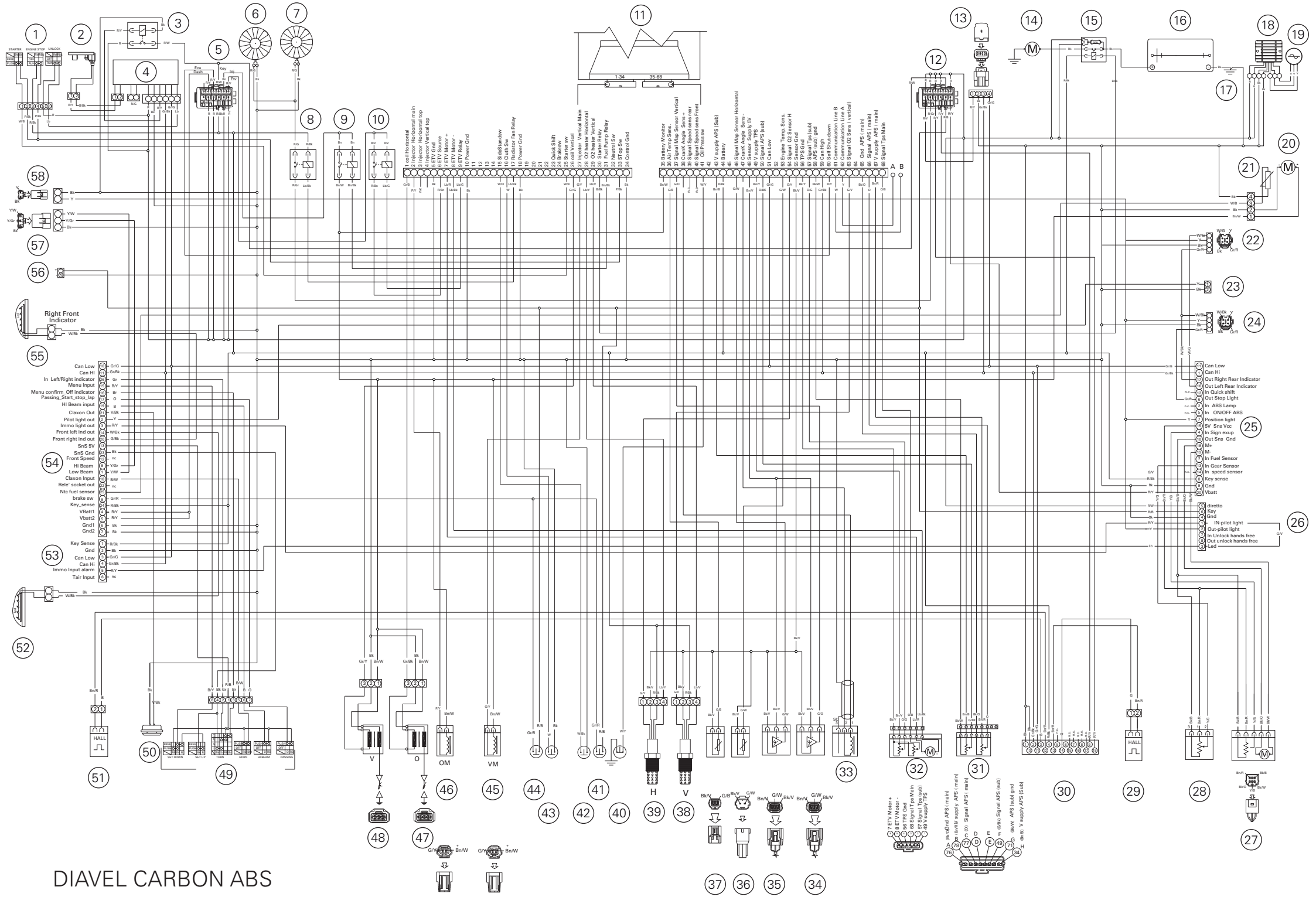
D

Hinweis

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten

km	NAME DES DUCATI-SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			


DIAVEL CARBON ABS

Stampato 12/2010 Cod. 913.7.179.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.179.1A